

[Sri K. A. Mathialagan] [16th March 1965]

களுக்கு உட்பட்டு அப்யூஸ் ஆப் ரைட் இல்லாமல் இருக்கிறது என்று அனுமதித்திருக்கிறீர்கள். கனம் நிதி அமைச்சர் அவர்கள் அந்தக் கேள்விக்குப் பதில் சொல்லலாம். அல்லது, பதில் சொல்லாமல் இருக்கலாம். அதற்கு நிச்சயமாக உரிமையுண்டு. பப்ளிக் இன்டரெஸ்ட் கருதி பதில் சொல்ல முடியாது, அல்லது தகவல் இல்லை; தனிக் கேள்வி போட வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கலாம். ஆனால் அவர்கள் சொன்ன பதிலில் என்னுடைய உரிமையைப் பற்றிய பிரச்சினை மட்டுமல்லாமல் கனம் சபாநாயகர் அவர்களைப் பற்றிய பிரச்சினையும்.....

MR. SPEAKER: What is the point of order raised by the hon. Member? If he wants a decision, he must state the facts and should not enter on a debate.

திரு. கே. ஏ. மதியழகன்: கனம் முதல் அமைச்சர் அவர்கள் கனம் சபாநாயகர் அவர்களால் அனுமதிக்கப்பட்ட, விதிகளின் வரம்புக்குட்பட்ட ஒரு கேள்வியைப் பற்றி பிரச்சங்கம் என்று சொல்வதன் மூலம் இந்தச் சபையின் மெம்பருடைய உரிமை பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை உங்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். அதோடு கூட,

It is not only against the rules but also amounts to contempt of the Chair.

அந்தக் கேள்வியைப் பற்றிய பதில் எதுவும் சொல்லாமல் இருந்திருக்கலாம். அமைச்சர் அவர்கள் தாங்களாகவே அதைப்பற்றிய ஒரு தீர்ப்பு வழங்குவது சரியல்ல என்பதைத் தான் தங்கள் கவனத்திற்குக்கொண்டு வருகிறேன்.

MR. SPEAKER: I do not think so.

III.—VOTING ON DEMANDS FOR GRANTS FOR 1965-66.

DEMAND No. II—MOTOR VEHICLES ACT—ADMINISTRATION.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 18,27,200 under Demand No. II—Motor Vehicles Act—Administration”.

திரு. து. ப. அழகமுத்து: தலைவர் அவர்களே, கிராம மக்கள் புதிய ரூட்டுகள் திறப்பதற்காக அனுப்புகிற கோரிக்கைகள் அலட்சியப்படுத்தப் படுகிறதென்று சுட்டிக்காட்ட என் பெயரில் உள்ள வெட்டுப் பிரேரணையை பிரேரேபிக்கிறேன்.

“That the allotment of Rs. 18,27,200 under Demand No. II—Motor Vehicles Act—Administration—be reduced by Rs. 100”.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: Sir, I would humbly suggest that Demand No. II—Motor Vehicles Act—Administration be taken up first for discussion and the other two Demands, viz., Demand XXX and Demand XLIV be taken up separately since it is likely to lead to confusion in arguments if they were discussed together.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: Sir, each of the Demands may be allotted two hours.

16th March 1965]

MR. SPEAKER : That means, Demand II will be considered now and the other two Demands will be taken up for discussion together after the consideration of Demand II.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Sir, the first Demand relates to Administration and the other two Demands relate to Road Transport Schemes and Capital Outlay. So, these two Demands may be taken up together after we finish the consideration of Demand No. II.

MR. SPEAKER : The Demand and the cut motion are before the House for discussion.

* திரு. து. ப. அழகமுத்து : தலைவர் அவர்களே, இந்த மோட்டார் போக்கு வரத்துச் சட்டத்தின் நிர்வாகத்தைப் பற்றியுள்ள கோரிக்கைமீது என்னுடைய வெட்டுப் பிரேரேனையையொட்டி சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். முதலாவதாக, இந்த இலாகா நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் இருப்பது பொருத்தம்தானா என்பதைப் பற்றி எனக்கு சில ஐயப் பாடுகள் இருக்கின்றன. ஏனெனில் அவர்கள் ஒரு பெரிய ஸ்தாபனத்தின் முதலாளியாக இருக்கிறார்கள். ஸ்டேட் டான்ஸ்ஸ்போர்ட் என்றால் ஆயிரம் பஸ்களை வைத்திருக்கிற ஒரு ஸ்தாபனம். கிட்டத்தட்ட அதற்கு முதலாளியாகக் கருதப்படுவாரே, இந்தச் சட்டத்தை அமுல் நடத்துகிற இலாகாவை வைத்திருப்பது பொருத்தமா என்பதைப் பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் கூறுவார்கள் என்று எதிர்பார்க்கிறேன். சென்ற தடவை அமைச்சர் அவர்கள் இந்த மானியத்தின் மீது பேசும்போது நம் ராஜ்யத்தில் போக்குவரத்தை அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டும் என்பதைப் பற்றி வலியுறுத்திக் கூறி தற்போதுள்ள பஸ் போக்கு வரத்தில் 10 சதவீதம் இன்க்ரீஸ் செய்வதாக உத்தேசித்திருக்கிறோம் என்று கூறினார்கள். அந்த முறையையொட்டி இன்றைய தினம் எந்த அளவிற்கு நாட்டிலே பஸ்களும், லாரிகளும், டாக்ஸிகளும் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்ற கணக்கைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதிலே பஸ்ஸைப் பார்க்கிறபோது 336 பஸ்கள்தான் அதிகமாக இருக்கிறது. அதில் குறிப்பிட்ட 10 சத வீதம் இன்க்ரீஸ் என்ற கணக்கு வரவில்லை. ஆனால் சீட் இன்க்ரீஸ் செய்யப்பட்ட கணக்கை கொடுத்திருக்கும்போது அந்த 10 சத வீதக் கணக்கு வருகிறது. ஆக 10 சத வீத பஸ்ஸை இன்க்ரீஸ் செய்யாமல் லீட்டர்ஸ் இன்க்ரீஸ் ஆகியிருக்கிறது. இருக்கிற பஸ்களை அதிக லீட்டர்ஸ் உள்ள பஸ்களாக ரீப்ளேஸ் செய்து கப்பாசிடியை அதிகமாக்கியிருப்பதால், அதிக அளவு பஸ் போக்குவரத்து செய்யப்பட்டு இருக்கிறது என்று கூறலாம். ஆனால் இதிலே என்ன இருக்கிறது என்றால் அதிக லீட்டர்கள் உள்ள பஸ்களை ரீப்ளேஸ் செய்யும்போது வேறு ஒரு ஆப்பரேட்டர் அந்த ஈட்டில் வரமுடியாமல், இருக்கிறவர்களே ஏகபோகமாக அனுபவிப்பதற்கு உள்ள சூழ்நிலை ஏற்படுகிறது. புதிதாக வருகிறவர்களுக்கு இடமில்லாமல் போகிறது. ஆகவே இந்த முறையை பின்பற்றுவது சரிதான் என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். அடுத்து, சென்ற தடவை அமைச்சர் அவர்கள் பேசும்போது கட்டணம் உயர்த்தப்படுவது என்பதால் முக்கியமானது, பாசஞ்சர்ஸுக்கு எவ்வளவு செலாகியும் செய்து கொடுக்கமுடியுமோ, அவ்வளவு செலாகியவர்கள் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்பதுதான் லட்சியம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள். அப்படிச் செய்து கொடுக்கப்படுகிற செலாகியவர்களில் சீட்கள் எல்லாம் முன்புறமாக அமைந்திருக்கவேண்டும். அதை கட்டாயம் அமுல் நடத்தப் போகிறோம் என்று குறிப்பிட்டார்கள். ஆனால் கடந்த ஆண்டு அந்த முறையை பின்பற்றி இருக்கிறார்களா என்றால் இல்லை. அந்த வாக்குறுதியில் இருந்து நழுவிக்கொள்வதற்கு வேறு பலமுறைகளைக் கையாண்டு இருப்பதாகத் தெரிகிறது. அது முழுவதும் அமல் நடத்தப்படவில்லை. சென்ற ஆண்டு ரீப்ளேஸ் செய்த பஸ்களில் “பேஸிங் பார்வோட் லீட்டர்கள்” வைக்கப்படவில்லை. முன்பு இருந்ததைப் போலவே சில இடங்களில் லீட்டர்கள் இருக்கின்றன. அவர்கள் சொல்வது காலப் போக்கில் இதை நீக்கம் செய்து கொள்ளலாம் என்று அறிக்கையில் கூறுகிறார்கள்.

[திரு. து. ப. அழகமுத்து] [16th March 1965]

அதற்குக் காரணம் ஆப்பிரேட்டர்கள் சர்க்காரை அணுகி வற்புறுத்தியதால் இந்தச் சூழ்நிலைக்கு வந்திருக்கிறார்களோ என்று நினைக்க வேண்டியிருக்கிறது. என்னெனில் இந்த லீட்டர்கள் குறைந்துபோனால், அவர்கள் லாபம் குறையும் என்று எண்ணுகிறார்கள். ஆகவே நாம் கவனிக்கவேண்டியது இதில் பஸ் முதலாளிகளுக்கு லாபம் குறைகிறதா என்பது அல்ல. ஏறிப் போகிற பாசஞ்சர்களுக்கு வசதியிருக்கிறதா என்பதுதான் பிரச்சினை. அவை அமுல் நடத்துவதில் இந்தப் போக்கை சர்க்கார் மாற்றிக் கொள்வார்கள் என்று நம்புகிறேன். கிராமப்புறங்களில் இருக்கிற மக்களுக்கு ஜீப் டிரான்ஸ்போர்ட் வசதி செய்து கொடுப்பதாக ஏற்கனவே அறிவிக்கப் பட்டது. ஆனால் நெருக்கடி நிலை காரணமாக ஜீப் டிரான்ஸ்போர்ட் நடத்த முடியவில்லை என்று நிறுத்தி விட்டார்கள். சில ஜில்லாக்களில் மட்டும் நடத்தப் போவதாக அறிக்கையில் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அந்த ஜீப் டிரான்ஸ்போர்ட் நடத்துவதற்கு வசதியாக ஜீப்புகள் கிடைக்கவில்லை என்றால் இருக்கிற பஸ்களுக்கு கிராமங்களில் வேரியேஷன் கொடுப்பதில் அக்கறை காட்டினால் கிராம மக்களுக்கு வசதியாக இருக்கும். அந்த முயற்சியில் இந்த இலாகா ஒத்துழைக்கிறதா என்று பார்த்தால் கிடை யாது. டெவலப்மென்ட் கவுன்சில் தீர்மானங்கள் போட்டு நிறைவேற்றி னால், அத்தீர்மானத்தை ஏற்றுக்கொண்டு நடத்துகிற அளவிற்கு இந்த இலாகா இல்லை. மிக மெதுவாகப் போய் கொண்டிருக்கிறார்கள். அமைச்சர் அவர்கள், ப்ரப்போசலை எல்லாம் 90 நாட்களுக்குள் முடித்து விட வேண்டுமென்று கூறியிருக்கிறோம் என்று அறிக்கையில் கூறியிருக்கிறார்கள். ஆனால் 90 நாட்களில் இந்தப் ப்ரப்போசல்கள் முடிக்கப்படுகிறதா என்றால் இல்லை. டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவைப் போல் பேப்பர்கள் மெதுவாகப் போகிற இலாகா வேறு ஒன்றுமே இல்லை என்று கூறி விடலாம். ப்ரப்போசல் ஸ்டேஜை முடித்து விட்டால், அதற்குப் பின்னால் அப்பலெட் அத்தாரிட்டிகள் ஸ்டேட் கொடுப்பார்களானால், அதை நிறுத்துவதற்கு என்ன வழி என்று பார்த்தால் ஒன்றுமில்லை. அந்த இடத்திற்கு வரும்போது ரீஜனல் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டியும், ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டியும் க்வாலி ஐடிஷியல் என்ற ரீதியில் வந்து வருகிறார்கள். கேள்வி கேட்பதற்குள்ளே அதிகாரம் சர்க்காருக்கு இல்லை என்று அமைச்சர் அவர்கள் கூறுகிறார்கள். அதேபோல் உறுப்பினர்களுக்கும் இல்லாமல் இருக்கிறது. ஆகவே இந்தத் தாமதத்தை எப்படிப் போக்குவது என்று சர்க்கார் யோசித்துப் பார்க்க வேண்டும். கிராமப்புற மக்களுக்கு போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும். அவர்கள் பல கோரிக்கைகளை கொடுக்கிறார்கள். உதாரணம் சொல்வதாக இருந்தால் எங்கள் தொகுதியில் இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் கொடுத்த கோரிக்கை இன்னும் நிறைவேற்றப்படாமல் இருக்கிறது. ஆப்பிரேட்டர்கள் எதற்கெடுத்தாலும் அப்ஜக்ட்ஷன்ஸ் செய்வார்கள். இது அவர்கள் வழக்கம். அதைக் கேட்டுக் கொண்டு கிராம மக்களுக்கு போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுக்காமல் இருப்பது என்பது சரியல்ல. ஆகவே இந்தச் சிக்கல்களை போக்குவதற்கு சர்க்கார் முயற்சிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

டிக்கட்டுக்களுக்கு சர்சார்ஜ் வசூல் செய்யப்படுகிறது. இதை எப்படி வாங்குவது என்பதைப்பற்றி சொல்லும்போது கலக்ஷனில்மீதும் கட்டலாம். காம்பென்ட் செய்தும் கட்டலாம் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. காம்பென்ட் செய்து கட்டலாம் என்றிருந்தால், அதன் மூலமாக பஸ் ஆப்பிரேட்டர்கள் அதிக பணம் சர்சார்ஜ்ஜாக கட்டுவதிலிருந்து தப்பித்துக் கொள்வார்கள். அதிகப்படியாக வருமானம் வருகின்ற நேரத்தில் குறைந்த அளவில் சர்சார்ஜ் கட்டிக்கொள்ளக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஆகவே இதை மாற்றி விட்டு, எப்படி நாம் என்டர்டெயின்மென்ட் டாக்ஸ் வாங்கிக்கொண்டிருக்கிறோமோ, அதைப்போல் முன்னாலேயே டிக் கட்டுகளில் சீல் செய்து கொள்ளக்கூடிய ஒரு வழக்கத்தை பஸ்களிலும் கொண்டு வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முன்னால் ஒரு கேள்விக்குப் பதில் சொல்லும்போது டிக்கட்டுக் களை அவ்வப்போது எழுதிக் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே இந்த முறை கஷ்டமாக இருக்கும் என்று சொல்ல முன் வருவார்கள். நான் சொல்ல விரும்புவது இப்போது கவான்மென்ட் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்களில்

16th March 1965] [திரு. து. ப. அழகமுத்து]

குறிப்பிட்ட ஸ்டேஜுக்கு டிக்கட்டுகளை அச்சடித்து வைத்திருக்கிறோம். அதே போன்று குறிப்பிட்ட ஸ்டேஜுகளுக்கு டிக்கட்டுகளை ஏற்படுத்தி அதில் சில் வைத்துக் கொள்ளக்கூடிய ஒரு முறையை வைக்க முடியாதா என்பதைப்பற்றி ஆலோசிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இவ்விதம் ஒரு முறையை கொண்டு வந்தால் அரசாங்கத்திற்கு வருமானம் அதிகமாக கிடைக்கும் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதற்கடுத்தாற்போல், பஸ்களை ரீபிளேஸ் செய்கிறார்கள். அதிகப்படியான சீட்டுகளை புதிதாக போடுகிறார்கள். இதன் காரணமாக போக்குவரத்து வசதி அதிகமாகிறது என்பது உண்மைதான். அதே சமயத்தில் பஸ்களில் வேலை செய்து வருகின்ற கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் இவர்களுக்கு முன்னால் இருந்ததைவிட இப்போது அதிகமாக வேலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. முன்னால் 36 சீட்டுகள் உள்ள பஸ்களில் வேலை செய்தார்கள் என்றால் இப்போது 60 சீட்டுகள் உள்ள பஸ்களிலும் இதே நபர்கள்தான் வேலைச் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. சர்க்கார் டிரான்ஸ்போர்ட்டிலும் இதே நிலைமைதான். இவ்விதம் சீட்டுகளை அதிகப்படுத்தும்போது கண்டக்டர்களுக்கு இருக்கின்ற வேலை அதிகமாகிறது. ஒரு ஸ்டேஜிலிருந்து அவர்கள் டிக்கட்டுகளை கொடுத்து முடிப்பதற்குள் அடுத்த ஸ்டேஜ் வந்து விடுகிறது. ஆனால் முதலாளிகளைப் பொறுத்த வரையில் அவர்களுக்கு லாபம் சம்பாதிப்பது மட்டும்தான் தான் குறிக்கோளாக இருக்கும். ஆகவே இதற்குத் தகுந்த ஒரு ஏற்பாட்டை அரசாங்கம் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதோடு மட்டுமல்ல, ஆப்ரேட்டர்களுக்கும் சில குறைகள் இருக்கின்றன. க்வாட்டர்லி பணம் கட்டுவதற்கு இப்போது ட்ரஷரியில் போய் பணம் கட்ட வேண்டியிருக்கிறது. அங்கே ஒரே கூட்டமாக இருக்கிறது. ஆகவே இந்தப் பணத்தை ஆர்.டி.ஓ. ஆபீஸிலேயே வாங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்தால், ஆப்ரேட்டர்களுக்கு ரதியாக இருக்கும் என்பதை கூறிக்கொண்டு, இந்தி வெட்டுப்பிரேண்டியின் மீது பேசுவதற்குச் சந்தர்ப்பம் அளித்ததற்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

***திரு. சி. கோதண்டராம பாகவதர் :** கணம் சபாநாயகர் அவர்களே, போக்குவரத்து மான்யக் கோரிக்கைகளை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். போக்குவரத்து நிர்வாகம் நல்ல முறையில் செயல்பட்டு வருகிறது. திறமை வாய்ந்த ரெவினியூ போர்டு மெம்பர் டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனராக செயல்பட்டுவருகிறார். அனுபவம் வாய்ந்தவர் டெப்யூடி டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனராக இருக்கிறார். இரண்டு அவுஸ்டன்ட் டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனர்கள் இவர்கள் எல்லோரும் நல்ல முறையில் பணியாற்றி வருகிறார்கள். இதன் காரணமாக சர்க்காருக்கு 12 கோடி வருமானம் வரக்கூடிய விதத்தில் நடந்து கொண்டு வருகிறது. இதில் மேலும் தேவைப்படுகிற அதிகாரிகளை நியமித்து, அதற்கான அதிகாரங்களுக்கும் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அப்பலட் ட்ரிபுனலுக்கு ஒரு செக்ரட்டரியை நியமிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டிக்குமேல் ஸேல்ஸ் டாக்ஸ் அப்பெலேட் ட்ரிப்யூனலுக்கு அப்பீல் செய்துக் கொள்வது உசிதமாக இல்லை. இதையும் அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டிக்கும், ஸ்டேட் அப்பலட் ட்ரிபுனலிலும் வாதிப்பதற்கு கவர்ன்மென்ட் ப்ளீடர் ஒருவரை நியமிக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இப்போது ஆர்.டி.ஏ.க்கு ஜில்லா கலெக்டர் தலைவராக இருக்கிறார். கலெக்டருக்கு பஞ்சாயத்து நிர்வாகம், ரெவன்யூ நிர்வாகம் போன்ற பல வேலைகள், இதற்கிடையில் சுற்றுப் பிரயாணங்கள் போக வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே ஆர்.டி.ஏ. வேலையை சரியாகக் கவனிக்க முடியவில்லை. ஆகவே இதற்கென்றுத் தனியாக ஒரு சப்ஜெக்ட் அளவில் ஒருவரை நியமிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். 1962-க்குப் பிறகு

[திரு. சி. கோதண்டராம பாகவதர்] [16th March 1965]

10 சத விகிதம் பஸ் போக்குவரத்து பெருகியிருக்கிறது. அதே நேரத்தில் சர்சார்ஜ் புகுத்தப்பட்டிருக்கிறது. ஐந்து போக்குவரத்துத் துணை அதிகாரிகள் நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள்.

அடுத்தபடியாக, ஆர். டி. ஓ. அதிகாரத்தில் இருக்கும் இடங்களிலுள்ள வர்கள் தாங்கள் ட்ரஷரியில் செலுத்த வேண்டியதையெல்லாம் ஆர்.டி.ஓ. ஆபிஸிலேயே கட்டுவதற்கு வசதியிருக்க வேண்டும். டாக்ஸ், சர்சார்ஜ், ரிதியூவல் சார்ஜ், லைசன்ஸ் கட்டணம் இவைகளை எல்லாம் செலுத்துவதற்கு ஆர்.டி.ஓ. ஆபிஸிலேயே ஒரு ட்ரஷரியை ஏற்படுத்துவதற்கு முயற்சிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், இப்போது ஓவர் லோட் ஏற்றுவது, ஓவர் ஸ்பீட் போவது இவைகளை எல்லாம் கண்டுபிடிப்பதற்கு ஆர்.டி.ஓ. இன்ஸ்பெக்டர் முதலிய அதிகாரிகள் அடங்கிய டிரான்ஸ்போர்டு டிவிஷனுக்குவாட் ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இப்போது நம்முடைய ராஜ்யத்திலுள்ள லாரிகள், பஸ்கள் ஆந்திர ராஜ்யத்திற்குப் போனால், அந்த ராஜ்யத்திலுள்ள டாக்ஸ் கட்டவில்லை என்று சொல்லி நமது வண்டிகளை “வீஸ்” செய்து விடுகிறார்கள். சமீபத்தில் திருப்பதிக்குப் போய்க் கொண்டிருந்த பஸ்களை “வீஸ்” செய்த செய்தியை எல்லோரும் அறிந்திருப்பார்கள். அதே போன்று அவர்களிடமிருந்து வருகின்ற வண்டிகளையும், நம்முடைய ராஜ்யத்தில் டாக்ஸ் கட்டாமல் இருந்தால்—அதை “வீஸ்” செய்தற்குரிய அதிகாரத்தை நம்முடைய அதிகாரிகளுக்கு வழங்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பஸ்கள், லாரிகள், ஓவர் ஸ்பீட்டில் போகாமல் இருக்கும்படியாகப் பார்த்துக் கொள்கின்ற வகையில் ஒரு “டாக் கோமிட்டரை” பெருத்துவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்றுக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். மேலும் பஸ்களோ, லாரிகளோ ஓவர் ஸ்பீட்டாக போவதாக இருந்தால் பெர்மிட்டை ஸஸ்பென்ட் செய்துவிடுகிறார்கள். ஓவர் ஸ்பீட் போவதாக இருந்தால் டிரைவர்கள் மீதுதான் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமே தவிர, பெர்மிட் ஸஸ்பென்ட் செய்வது சரியல்ல. மேலும் ஆர்.டி.ஓ., ஜாயின்ட் ஆர்.டி.ஓ. இவர்களுக்கெல்லாம் கார் வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்போது பெர்மிட் வழங்குகின்ற முறையைப்பற்றி சப்ரீம் கோர்ட்டில் 1298 நம்பரிலும் 2265 நம்பரிலும் உத்தரவு பிறப்பித்தார்கள். அதற்குப் பின்னாலும் எந்த வித மாறுதலும் ஏற்படவில்லை. 2265 பிரகாரம் புதிய நபர்களுக்கு பெர்மிட் 15 மைல் வரை கொடுப்பதைப் பற்றியும் சொல்லியிருக்கிறார்கள். 16 மைல்களிலிருந்து 75 மைல்களுக்குள்ளாக மீட்யம் ஆப்ரேட்டர்களுக்கு பெர்மிட் கொடுக்கிறார்கள். இது சம்பந்தமாக பெரிய ஃப்ளீட் ஆப்ரேட்டர்கள் சப்ரீம் கோர்ட்டுக்குப் போவதற்கு ஏற்பாடு செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். பொது மக்களுக்கு இதில் எந்த வித நன்மையும் இல்லாமல் இருக்கிறது. இதையும் அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். சர்க்கார் பஸ் போகும் மார்க்கத்தில் பிறைவேட் ஆப்ரேட்டர்களுக்கு பெர்மிட் “ரிதியூவல்” கொடுக்கக்கூடாது என்று சப்ரீம் கோர்ட்டில் ஒரு தீர்ப்பு இருக்கிறது. பின்னால் அரசாங்கம் 24 ஸ்கீம்களை போட்டு சர்க்கார் ஸ்டாட்களை எல்லாம் கெஸ்ட் நோட்டிபிக் கேஷன் செய்திருக்கிறது. அதற்குமேல் அதன்மீது கோர்ட்டுகளில் பல வாதங்களும் நடந்து வருகின்றன. இம்மாதம் 19-ம் தேதி, 20-ம் தேதி இது சம்பந்தமாக தீர்ப்பு கூறுவதாக இருக்கிறது. இதை அரசாங்கம் யோசனை செய்துப் பார்த்து ஆவனச் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதன் காரணமாக பல பஸ்கள் நின்றுவிடும் என்று நினைக்கிறேன். இப்போது பல பஸ்கள் டெம்பரரி பெர்மிட்டில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன.

“ட்ரான்ஸ்ஃப்ரர் ஆஃப் பெர்மிட்”-இல் மோட்டார் வாகனச் சட்டப்படியார் பேருக்கு வேண்டுமென்றாலும் பெர்மிட்டை டிரான்ஸ்ஃப்ரர் செய்யலாம் என்று இருக்கிறது. ஆனால் இதற்கு டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனரையே சம்மதம் பெறவேண்டும் என்று இருக்கிறது. ஆனால் புதிய பெர்மிட்டுகள்

16th March 1965] [திரு. சி. கோதண்டராம் பாகவதர்]

கொடுப்பதில் இது தேவையில்லை என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே பெர்மிட் டிரான்ஸ்போர்ட் செய்து கொடுப்பதற்கு டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனரின் சம்மதம் வேண்டியதில்லை என்று உத்தரவு கொண்டு வர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

டிரைவிங் ஸ்கூல் நடத்துகின்ற விஷயத்தில் பலர் இப்போது டிரைவிங் ஸ்கூல் நடத்துகிறார்கள். இந்த ஸ்கூல்களை நடத்துபவர்களே சரியான முறையில் சிக்னல் காண்பிக்க தெரியாத நிலையில் இருந்து வருகிறார்கள். டிரைவிங் ஸ்கூல் என்று சொல்லி ஒரு பழைய காரை வைத்துக்கொண்டு டிரைவிங் கற்றுக் கொடுத்துக்கொண்டு வருகிறார்கள். இவர்களுக்கு சரியானபடி கற்றுக்கொடுப்பதற்குரிய நபர்கள் கிடையாது. ஆகவே நல்ல முறையில் “ரிகக்ளைஸ்ட்” நபராக இருக்கிறவர்கள் தான் டிரைவிங் ஸ்கூல் நடத்தலாம் என்ற ஒரு முறையை ஏற்படுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

முக்கியமாக பல பஸ் ஸ்டான்ட்களிலும் வசதிகள் இல்லாமல் இருக்கின்றன. குடித்தண்ணீர் வசதி, டெலிபோன் வசதி, பிராஞ்சு போஸ்ட் ஆபீஸ் இந்த வசதிகள் எல்லாம் பொது பஸ் ஸ்டான்ட்களில் இருக்க வேண்டும். சென்னையிலும் போதுமான வசதியில்லை. ஏற்படுத்தச் சொல்ல வேண்டும். வேலூரிலும், திருவண்ணாமலையிலும் இருக்கின்ற பஸ் ஸ்டான்ட்களிலும் போதிய வசதிகள் இல்லை. திருவண்ணாமலையில் 4, 5 பஸ் ஸ்டான்ட்கள் இருக்கின்றன. இவைகளை எல்லாம் மாற்றி ஒரே பஸ் ஸ்டான்ட் என்று கொண்டு வரவேண்டும். வேலூரில் அரசாங்க பஸ்கள் எல்லாம் நல்ல முறையில் நிற்பதற்குத் தகுந்தவாறு ஏற்படுத்தவேண்டும். இப்போதுள்ள பஸ் ஸ்டான்ட் மிக மோசமாக இருக்கிறது. இதையும் கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இரண்டு டிஸ்ட்ரிக்ட்களில் ஒரே இண்டர் டிஸ்ட்ரிக்ட் பஸ்களாக இருந்தால் டைமிங்ஸ் போடும்போது இரண்டு போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் சேர்ந்து போட்டால் மற்ற பஸ் போக்குவரத்துக்காரர்களுக்கு எந்த விதக் கஷ்டமும் இல்லாமல் இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். ஆகவே, இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரித்து என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

9-30
a.m.

* திரு. எஸ். நஞ்சண்ட ராவ் : ஸார், ஆரம்பத்திலே இந்த டிரான்ஸ் போர்ட் இலாகா நிருவாகம் எந்த விதத்தில் இருக்க வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களுடைய அறிக்கையில் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. “To tone up the administrative machinery and to put in fresh blood in the working of the Transport Department, Deputy Collectors with appreciable experience have been drawn from the Revenue Department and posted as Regional Transport Officers on a tenure basis in select vacancies” என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இது ரொம்பவும் வரவேற்கத்தக்க விஷயம்தான். ஆனாலும் கூட, இந்த டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவிலே கெஜெட்டெட் போஸ்ட்டுகள் அதிகம் இல்லை. இப்போது இருக்கிற மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு ப்ரொமோஷன் டைப்பதே சிரமமான காரியமாக இருக்கிறது. ஆகவே, “Deputy Collectors with appreciable experience are posted as Regional Transport Officers on a tenure basis in select vacancies” என்ற அந்த விதத்திலே டெபுடி கலெக்டர்களை, நல்ல நிர்வாகத்திறன் உள்ளவர்களை டென்யூர் பேஸிஸில் கொண்டு வந்தாலும்கூட மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு வாய்ப்புக் கொடுக்கும் வகையில் கெஜெட்டெட் வேக்கன்ஸீகளை ஜாஸ்தி பண்ண முடியுமா அல்லது செலெக்ஷன் கரேடில் ஜாஸ்தி கிரியேட் செய்ய முடியுமா என்று சர்க்கார்

[திரு. எஸ். நஞ்சுண்ட ராவ்] [16th March 1965]

கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். காரணம் என்ன என்றால் மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்கள் தான் நிர்வாகத்தில் அடிப்படையானவர்கள். அவர்களுக்கு உற்சாகம் அளிக்கும் வகையில் இந்த வாய்ப்பைத் தேடிக்கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்கள் எங்காவது ஒரு ஆக்ஸிடெண்ட் ஏற்பட்டால் அங்கே போகவேண்டியிருக்கிறது. இந்தமாதிரி பல இடங்களுக்குப் போகவேண்டியிருக்கிறது. அவர்களுக்குத் தனிப்பட்ட முறையில் கார் இல்லையென்றால் பஸ்களில் போய் ஆக்ஸிடெண்ட்களைப் பார்ப்பதற்குக் கஷ்டமாக இருக்கிறது. அவர்களுக்கு சொந்தக் கார் வேண்டும். அவர்களுக்கு கடன் வசதி ஏற்படுத்தியோ அல்லது வேறு விதத்திலோ கார் வாங்க ஏற்பாடு செய்தால் நிர்வாகம் நல்ல விதத்தில் இருக்கும் என்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இந்தப் பஸ் ரூட்டுகளில் மூன்று வித ரூட்டுகள் இருக்கின்றன என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. Short routes, medium routes and long routes என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஷார்ட் ரூட் பஸ்களெல்லாம் எப் போதும் நஷ்டத்தில் தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. இதேமாதிரி என் தொகுதியில் ஒரு ஷார்ட் ரூட் இருக்கிறது. இந்த ஷார்ட் ரூட் அன் இக்கனாமிக் ரூட் என்று சரண்டர் செய்து, வேரியேஷன் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டு, கவர்ன்மென்ட் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ் போகும் ரூட்டில் இருக்கிறது, ஏதோ ஒரு ஹைகோட் ஸுலிங்படி கேர-எக்ஸிஸ்டென்ஸ் முடியாது, கவர்ன்மென்ட் டிரான்ஸ்போர்ட் போகும் ரூட்டில் இருக்கிறது என்று சொல்லி, மூன்று வருஷங்களாக டிலே ஏற்பட்டு, ஒரு வருஷம் பஸ் ஓடி, மூன்று வருஷங்களாக நின்று விட்டது. அது அன் இக்கனாமிக் ரூட் என்று சொல்லுகிறார்கள். ஒரு நாளுக்கு 50 அல்லது 60 ரூபாய் கலெக்ஷன் ஆக்கூடிய ரூட். 50-60 ரூபாய் தான் கலெக்ஷன் ஆக்க கூடிய ரூட்டில் பஸ் ஏன் என்று கேட்க முடியாது. அந்தப் பகுதியிலுள்ள மக்கள் ஏதாவது ஆஸ்பத்திரிக்குப் போகவேண்டுமென்றாலும் 15, 20 மைல்கள் போகவேண்டும். அவசரமாக ஆஸ்பத்திரிக்குப் போகவேண்டுமென்றால் மாட்டு வண்டியில் போக முடியாது. அந்தப் பகுதியில் பஸ் ரூட் வேண்டுமென்று மக்கள் கேட்டு, கலெக்டர் வந்து நேரடியாகப் பார்வையிட்டுத் திறந்த பிறகு இப்போது வேரியேஷன் கேட்டுக் கூட கொடுக்கவில்லை. இப்போது கொடுக்கப்பட்டுள்ள அறிக்கையில் இதையெல்லாம் பற்றி சொல்லியிருக்கிறார்கள். சர்க்கார் சபீபத்திலே இன்ஸ்ட்ரக்ஷன்ஸ் கொடுத்து இப்படி ஏற்பட்டவைகளை ரெக்டிஃபை செய்யவேண்டுமென்று சொன்னதற்கு என்னுடைய தொகுதி மக்கள் சார்பில் நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மூன்று வருஷமாக நின்று போயிருக்கிற ரூட் வேசந்தூர் பக்கத்தில் ரெட்டியார்ச் சத்திரம்—கல்லுவார்ப்பட்டி ரூட்டிற்கு திண்டிக்குல் வரையில் எக்ஸ்டென்ஷன் கிடைக்கும் என்று நம்பி இந்த ஏற்பாட்டை நான் பாராட்டுகிறேன். இதிலே இனிமேல் “The long delay in the disposal of applications for stage carriage permits in certain cases was examined; and instructions have been issued that the total time for processing of proposals and issue of permits should be restricted to 90 days,” என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இது ரொம்பத் தேவையான இன்ஸ்ட்ரக்ஷன். இனிமேல் எந்த பஸ் ரூட் ப்ரொபோஸல் கொடுத்தாலும் 90 நாட்களில் கிடைக்கும் என்று கேட்டு எல்லோரும் மகிழ்ச்சி அடைவார்கள் என்று தெரியப்படுத்திக் கொள்கிறேன்.

இந்த ஷார்ட் ரூட்ஸ் அன்இக்கனாமிக் ரூட்ஸுக்குக்கூட இப்போது இருக்கும் டாக்ஸ் கொஞ்சம் ஜாஸ்தி என்று நினைக்கிறேன். ஷார்ட் ரூட்ஸுக்கு டாக்ஸைக் கொஞ்சம் குறைத்தால் ஷார்ட் ரூட்ஸ் ரன் பண்ணுகிற ஆப்பரேட்டர்களுக்கு வசதியாக இருக்கும் என்று ஷார்ட் ரூட்ஸ் ஆப்பரேட்டர்கள் சார்பில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

16th March 1965] [திரு. எஸ். நஞ்சண்ட ராவு]

கனம் அங்கத்தினர் கோதண்டராம பாகவதர் அவர்கள் டிரைவிங் ஸ்கூல் பற்றிச் சொன்னார்கள். எந்த விதத்தில் டிரைவிங் லைசென்ஸ் வாங்குகிறார்கள் என்பது ஒரு வேடிக்கையான கதை. அதைப் பற்றி நான் இங்கே சொல்ல வில்லை. அதே மாதிரி கண்டக்டர்களுக்கு லைசென்ஸ் கொடுக்கும்போது எப்படி அவர்கள் ஃபர்ஸ்ட் எய்ட் சர்ட்டிபிகேட் வாங்குகிறார்கள் என்று இமாலிஸ் பண்ணினால்தான் தெரியுமே தவிர, அதைப் பற்றி சரியாகச் சொல்ல முடியாது. எப்படியோ ஃபர்ஸ்ட் எய்ட் சர்ட்டிபிகேட் வாங்கி வருகிற வேடிக்கையாக இருக்கிறது. டிரைவிங் ஸ்கூலில் அல்லது கண்டக்டர் லைசென்ஸ் கொடுப்பதிலே எப்படியாவது நிர்ப்பந்தப் படுத்தி சர்க்காரே ஜில்லாவுக்கு ஒரு ஸ்கூல் வைத்து கண்டக்டர், டிரைவர் லைசென்ஸ் கொடுக்கவேண்டும். அந்தமாதிரி ஸ்கூல் வைத்தால் நலமாக இருக்கும் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

கனம் அங்கத்தினர் கோதண்டராம பாகவதர் பஸ் ஸ்டாண்ட் பற்றிச் சொன்னார்கள். டெலிபோன் வசதி, மற்ற வசதிகள் எல்லாம் வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். நான் சம்பந்தத்தில் கன்னியாகுமரிக்கு போயிருந்தேன். கவர்ன்மென்ட் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ் அங்கிருந்து திருவனந்தபுரம் செல்லுகிறது. அந்த பஸ்வரில் போனபோது அது ரொம்பவும் நல்ல முறையில் இருந்தது. நமது மாகாணத்தில் இருக்கிற டி.வி.எஸ். பஸ் தோற்கும் அளவுக்கு சத்தமாக இருந்தது. மேலும் அந்த பஸ்வரில் பார்க்கும்போது அதிலே குடி தண்ணீர் வசதி இருந்தது. ஒவ்வொரு பஸ்வரிலும் மாகாணத்தில் இருக்கிற எல்லா பஸ்களிலும் ஏன் இவ்வாறு ஏற்படுத்தக் கூடாது? இந்த மாதிரி சத்தமான முறையை ஏன் ஏற்படுத்தக் கூடாது? அவைச்சர் அவர்கள் கொடுத்திருக்கும் அறிக்கையில் Co-existence between the Nationalised Transport and the Private sector Transport is permitted என்று சொல்லி அவைச்சர் அவர்கள் ஒத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். கவர்ன்மென்ட் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் குடி தண்ணீர் வசதி ஏற்படுத்தியிருக்கும்போது ப்ரைவெட் பஸ்வரில் ஏன் செய்ய முடியாது என்று அவர்களையும் வற்புறுத்த வேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஒரு பஸ் ஸ்டாண்டைப் பார்த்தால், எனக்குத் தெரிந்த பஸ் ஸ்டாண்ட் மதுரை, திண்டுக்கல், இந்த இடங்களில் யாரும் மூக்கை வைத்துக்கொண்டு போகமுடியாது. லிட்டரலாகச் சொல்லவேண்டுமென்றால் அப்படிச் சொல்ல வேண்டியிருக்கிறது. எந்த யூரினலைப் பார்த்தாலும் கக்கூஸ் மாதிரி இருக்கிறது. திண்டுக்கல் முனிசிபாலிட்டிக்கும், மதுரை முனிசிபாலிட்டிக்கும் லெட்டர் எழுதியும் கவனிக்கிறோம் என்று பதில் எழுதுகிறார்கள். ஆனால் எந்த வித நடவடிக்கையும் எடுக்கப்படுவதில்லை. எந்த பஸ் நின்றாலும் 25 பைசா கட்டணம் ஒவ்வொரு நாளும் தந்திருக்கிறார்கள். காண்டராக்ட் பேஸிஸில் வருவாகக் கூடிய பணத்தில் 25 சதவிகிதத்தையாவது செட் அப்பார்ட் பண்ணி பஸ் ஸ்டாண்டை சுத்தமாக வைத்துக்கொள்ள, லெட்டர் இன்னை சுத்தமாக வைத்துக்கொள்ள இன்ஸ்ட்ரக்ஷன்ஸ் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். திருச்சி-நாகர்கோவில் போகிற பஸ்வரில் இரண்டு இங்க்லீஷ் தம்பதிகள் வந்தார்கள். திண்டுக்கல்லில் லெட்டர் இன் யூஸ் பண்ண வேண்டுமென்று போய்த் திரும்பி விட்டார்கள். நான் அப்போது பக்கத்தில் நின்ற கண்டக்டரை ஏன் திரும்பி விட்டார்கள் என்று கேட்டேன். அதற்கு அவர் “ரொம்பவும் மோசமாக இருக்கிறது என்ற காரணத்தினால் போக விரும்பவில்லை” என்று சொன்னார். பொதுவாக பஸ் ஸ்டாண்டில் இருக்கக் கூடிய ரெஸ்ட் ஹவுஸ், மற்றும் லெட்டர் இவைகளை நல்ல முறையில் வைத்துக்கொள்வதற்கு இன்ஸ்ட்ரக்ஷன்ஸ் கொடுக்க வேண்டும். வெல்ஃபேர் ஸ்டேட் என்று சொல்லுகிறோம். சோஷலிஸ்ட் ஸ்டேட் என்று சொல்லுகிறோம். மக்களுக்கு எல்லாவித வசதிகளையும் ஏற்படுத்திக்கொடுக்கின்ற வகையில் ஒவ்வொரு இடாகாவும் நல்ல முறையில் வேலை செய்யவேண்டும். முனிசிபாலிட்டிகள் ரன் பண்ணுகிற பஸ் ஸ்டாண்டுகள் நல்ல முறையில் இருக்கவேண்டும்.

[திரு. எஸ். நஞ்சண்ட ராவ்] [16th March 1965]

பொதுவாக மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் ஆக்ட்டின் கீழ் நடக்கிற ரோடு டிரான்ஸ்போர்ட் வேலை திருப்தியளிப்பதாக இருக்கிறது. ஆனாலும் கிராமப் புறங்களில் போகிற பஸ்களுக்கு ரோடுகள் நல்ல முறையில் இருக்கவேண்டும். ரோடுகள் நன்றாக இருந்தால்தான் பஸ்கள் போக முடியும். எப்படியாவது முயற்சி செய்து ரூட்டுகளை ஒப்பன் செய்து விரைகிறோம். கிராமப் புறங்களில் எந்தெந்த பஸ் ரூட்டுகள் இருக்கின்றனவோ, அந்த ரோடுகளை நல்ல முறையில் செப்பணிப் பஞ்சாயத்து யூனியனும் மற்றும் அரசாங்கமும் வேண்டிய அக்கறை எடுத்து நல்ல முறையில் வைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கிராமங்களில் 5 மைல் தூரத்துக்கு ஒரு பஸ் ரூட் இருக்கவேண்டும். கிராமங்களுக்கு நியூஸ்பேப்பர்ஸ் போகவேண்டும். ஒவ்வொரு நாளும் காலையிலே எல்லா கிராமங்களுக்கும் நியூஸ்பேப்பர் போக வேண்டும். ஒவ்வொரு கிராமத்திலும் மக்கள் நியூஸ் பேப்பரை விரும்புகிறார்கள். பஸ் ரூட்டுகள் இருந்தால் தான் நியூஸ்பேப்பர் எல்லா கிராமங்களுக்கும் போக முடியும். வெஸ்பேர் ஸ்டேட்டில் நியூஸ்பேப்பர் மிகவும் தேவைப்படுகிறது. எப்படி ரேடியோ தேவையோ, அம்மாதிரி நியூஸ்பேப்பரும் தேவை. ஆகவே, கிராமங்களில் பஸ் ரூட்டுகள் அதிகமாக தேவை. ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் எப்படி நல்ல முறையில் வேலை செய்துக்கொண்டிருக்கிறதோ, எப்படி கவர்ன்மென்ட் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்கள் நல்ல முறையில் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றனவோ, அப்படியே பிரைவேட் செக்டாரில் இருக்கிற பஸ்களையும் நல்ல முறையில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

நான் ஒரு தடவை கோயம்புத்தூரிலிருந்து மைசூருக்கு சத்தியமங்கலம் வழியாக போய்க்கொண்டிருந்தேன். ஒரு திறமையான அமைச்சர் நிர்வாகம் செய்கிற இலாகாவில் இவ்வளவு ஒவரலோடு ஏற்றுகிறார்களே என்று எனக்கே ஆச்சரியமாக இருந்தது. கண்டக்டரையே நான் கேட்டேன் “இந்த ஒரு பஸ்ஸை விட்டால் வேறு பஸ் கிடையாது. 20 பேர்கள் ஒரு இழவுக்கு போகிறார்கள், அவர்களை நான் ஏற்றிக்கொள்ளவில்லை என்றால் எப்படி” என்று என்னிடமே கண்டக்டர் சொல்லுகிறார். ஆகவே, “நம்பர் ஆப் பஸ்ஸ்” ஜாஸ்தியாக இருக்கவேண்டும் என்று சொல்லிக்கொண்டு இந்த மான்யத்தை ஆதரித்து என்னுடைய பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. ம. கமலநாதன் : கனம் தலைவர் அவர்களே, இந்த மான்யத்தின் மீது கொடுக்கப்பட்ட வெட்டுப் பிரேரேபணையை ஆதரித்துச் சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

பெர்மிட் வழங்குவதைப்பற்றி சுப்ரீம் கோர்ட்டு அளித்த தீர்ப்புக்குப் பிறகு நமது அரசினர் இதுவரையில் எந்த விதமான வழிவகைகளும் காணவில்லை. முன்பு நாம் பெர்மிட் கொடுக்கிறபொழுது அனுசரித்த சில வழி முறைகளை ஓரளவுக்கு ஏற்றுக்கொள்வதாக இருந்தாலும், அது சரியல்ல என்று சுப்ரீம் கோர்ட்டு தீர்ப்பு அளித்த பிறகு அதற்கு ஏதாவது வழிவகை செய்யவேண்டும் என்று அரசினர் கருதுகிறார்கள். ஆனால், இதுவரையில் எந்த விதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை. சுப்ரீம் கோர்ட்டு தீர்ப்பு அளித்து சுமார் 1½ ஆண்டுக்கு மேலாகியும் இதுவரையில் இன்னும் கவனிக்கிறோம் என்றுதான் அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பு கொடுத்திருக்கிறார்களே தவிர, எப்பொழுது தான் பஸ் பெர்மிட் வழங்குவதற்கு வழிமுறைகள் வகுக்கப்படும் என்று சொல்லவில்லை.

டெப்யூடி டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனருக்கு இருந்த அதிகாரத்தை இப்பொழுது டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனருக்குக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். “டீசென்ட்ரலைஸேஷன் ஆப் பவர்” என்ற நிலையிலிருந்தும் கீழே இருக்கிற அதிகாரியின் அதிகாரங்கள் மேலே இருக்கவேண்டும் என்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று நான் கருதுகிறேன். டெப்யூடி கலெக்டர் ராங்கில் ஆர்.டி.ஓ. போடுவது வரவேற்கத்தக்கது என்றாலும், மோட்டார் வெஹிக்கிள்ஸ் இன்ஸ் பெக்டர்களுக்கு எந்த வகையிலும் எதிர்காலம் இல்லை, அவர்களுக்கு பிரமோஷன் இல்லை, அந்த நிலைமை உண்டாகிறது. ஆகவே, அவர்களுக்கு

16th March 1965]

[திரு. ம. கமலநாதன்]

பிரமோஷன் கிடைக்கக் கூடிய ஒரு நிலை இருக்கவேண்டும். அவர்களுையே கெஸ்டட் ஆக்கி ஆர்.டி.ஓ.க்களாக போடுவது நல்லது. அதற்கு ஐ.ஏ.எஸ். ஆபீஸர் போடவேண்டிய அவசியமில்லை என்று நான் கருதுகிறேன்.

பஸ் பெர்மிட்கள் வழங்கும் விஷயத்தில், கோர்ட்டுகளுக்கு வழக்குகள் செல்லும்பொழுது நீண்ட காலம் பிடிக்கிறது. ஆர்.டி.ஓ. எஸ்.டி.ஓ. வினால் நிறுத்தப்படுகிறது. பிறகு ஹைகோர்ட்டு, புல் பெஞ்ச், சப்ரீம் கோர்ட்டு என்று 4, 5 ஆண்டுகளுக்குக் கூட நீட்டிக்கொண்டே போகிறது. ஆகவே, இதற்கெல்லாம் ஒரு ஸ்பெஷல் ஐஜ்ஜ் போர்ட்டு வழக்குகளை உடனுக்கு உடன் தீர்ப்பதற்கு வழிவகைகள் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்பொழுது ஸ்டேக்கள் கொடுக்கப்படுகிறபொழுது, அதே ரூட்டில் இன்னும் ஒருவருக்கும் பஸ் பெர்மிட் கொடுத்துவிடுகிறோம். அதாவது இரண்டு பஸ்கள் ஓடுகிறது என்று சொல்கிறார்கள். ஒரு வண்டிக்குப் பதில் இரண்டு வண்டிகள் ஓடினால் நல்லது தானே, பொது மக்களுக்கு சௌகரியம் தானே என்று சொல்கிறார்கள். வரவேற்கிறோம். ஆனால், ஓடிக்கொண்டிருக்கிற இரண்டு பஸ்களும் நின்றுவிட்டால், அனுபவித்துக்கொண்டிருந்த ஒரு சௌகரியம் இல்லை என்று சொன்னால் மக்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஆகவேதான் ஸ்டே கொடுக்கிற நேரத்தில் ஸ்டே கொடுப்பதா, வேண்டாமா என்று தீர்மானித்து, ஸ்டேக்கள் அதிகமாக கொடுப்பதை நிறுத்திவைக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : சர்க்கார் ஸ்டே கொடுப்பதில்லை, கோர்ட்டு கொடுக்கிறார்கள்.

திரு. ம. கமலநாதன் : பெர்மிட் கொடுப்பதிலே சில விதிமுறைகளை அனுஷ்டிக்கிற நேரத்தில், தொழிலாளர்கள் கூட்டுறவு முறையில் அமைக்கிற ஒரு ஸ்தாபனத்திற்கு முதல் சலுகை அளிக்கவேண்டும். கூட்டுறவு ஸ்தாபனங்களுக்கு நாம் சலுகை அளிப்பது போல், மோட்டார் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கக் கூடிய தொழிலாளர்கள் கூட்டுறவு ஸ்தாபனம் அமைக்கிற நேரத்தில், அவர்களுக்கு பஸ் பெர்மிட்கள் கொடுப்பது நல்லது என்று கூறிக்கொள்கிறேன்.

வேரியேஷன் பல கிராமங்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டும் என்று சொல்கிற நேரத்தில் ஸ்டேட் டிராஸன்போர்ட் ஓடுகிற அந்த ரூட்களில் அந்த பஸ்களுக்குக் கொடுக்க முடியாது என்று சொல்லப்படுகிறது. ஒரு பர்லாங்கு ஒரு மைல் தூரத்தில் ஸ்டேட் டிராஸன்போர்ட் பஸ் ஓடச் செய்தாலும், வேரியேஷன் கொடுக்க முடியாது என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆகவே, அந்த விதிமுறைகளை அமைச்சர் அவர்கள் கொஞ்சம் தளர்த்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். வேரியேஷன் கொடுக்கலாம், எக்ஸ்டென்ஷன் கொடுப்பதையும் வரவேற்க வேண்டியதுதான். ஆனால், “கர்டைல் மென்ட்” செய்ய வேண்டும் என்பது தவறு என்று கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, “ஸ்பீடிங் ஆப் டைமிங்ஸ்” பொறுத்த வரையில், பெர்மிட் கொடுக்கும்பொழுது காஸ் பிளாண்டில் ஓடிக்கொண்டிருக்கும் வண்டிகள் தான் இப்பொழுதும் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. கிருஷ்ணகிரியிலிருந்து சேலம் ரூட் 70 மைல், 5½ மணி நேரம் ஆகிறது. “ஸ்பீடிங் அப்” பண்ணவேண்டும் என்றால் வட ஆற்காட்டில் ஓரளவுக்கு செய்திருக்கிறது. ஆனால், சேலத்தில் ஸ்பீடிங் அப் பண்ணவேண்டுமென்றால், அங்கே பஸ்கள் இரண்டு டிஸ்ட்டிக்களிடையே ஓடுகிறது. சேலம் ஆர்.டி.ஓ. சம்மதித்தாலும் அந்த டிஸ்ட்டிக் ஆர்.டி.ஓ. சம்மதிக்கவேண்டும். இரண்டு பேர்களும் கலந்து பேசி செய்தால்தான், “ஸ்பீடிங் அப்” செய்ய முடியும். அந்த டிஸ்ட்டிக் ஆர்.டி.ஓ. ஒத்துக்கொள்வதற்கு இல்லை என்று சொன்னால் ஒன்றும் செய்வதற்கில்லை. இந்த நிலைமை இருக்கிறது. இது விஷயத்தில் பொதுவாக ஒரு நல்ல முறையை உருவாக்க வேண்டும். எல்லா பஸ்களும் இவ்வளவு மணி நேரத்தில் இவ்வளவு தூரத்தைக் கடக்கவேண்டும் என்ற ஒரு விதிமுறையை வகுத்தால் தான் நல்லது.

[திரு. ம. கமலநாதன்]

[16th March 1965]

பஸ் பெர்மிட்கள் வழங்குவதிலும் உச்ச வரம்பு இருக்கவேண்டும். தரம்புரி-பெண்ணை ஈட்டில் ஒரே கம்பெனி பஸ்கள்தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அதனால் அவர்கள் இஷ்டப்படி ஓவரலோடு ஏற்றுகிறார்கள். அது ஒரு “மனபொலி” ஆகிவிடுகிறது. ஆகவே, எல்லாவற்றிற்கும் உச்ச வரம்பு என்று பேசுகிறபொழுது, பஸ் பெர்மிட் வழங்குவதிலும் உச்ச வரம்பு இருக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ரேரிஸம் பற்றி சில தினங்களுக்கு முன்பு ஒரு துணைக் கேள்வி கேட்ட நேரத்தில் மைசூர் மாகாணத்தில் ரேரிஸ்டு பஸ்களுக்கு ஏராளமாக பெர்மிட் கொடுத்திருக்கிறார்கள், அது போலவே இங்கும் கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டதற்கு, சில விதிமுறைகளின்படி கொடுக்கப்படுகிறது என்று சொன்னார்கள். அப்படிப் பார்க்கும்பொழுது நமது மாகாணத்தில் 9 லக்ஸரி பஸ்களுக்குத் தான் பெர்மிட் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. எங்கள் பகுதியில், சேலத்தில் ஓடிக்கொண்டிருக்கிற பஸ்களெல்லாம் பெங்களூர் ரேரிஸ்டு பஸ்கள் தான். பெங்களூர் ரேரிஸ்டு பஸ்களை அவர்கள் புகச் செய்கிறார்கள், நாமும் இங்கு அதே மாதிரி ரேரிஸ்டு பஸ்களுக்கு தனிப்பட்டவர்களுக்கு அதிகமாக பெர்மிட் கொடுத்தால் நமக்கும் ரெவினயூ கிடைக்கும், பொது மக்களுக்கும் நல்ல சௌகரியமாக இருக்கும். ரேரிஸ்டு பஸ் முதலாளிகளுக்கு பஸ் பெர்மிட் கொடுப்பதற்கான விதிமுறைகளை அனுசரித்துத் தான் பெர்மிட்கள் கொடுக்கவேண்டும் என்ற நிலை இல்லாமல், சாதாரணமாக டாக்ஸி பெர்மிட் கொடுப்பதுபோல், மைசூர் மாநிலத்தில் கொடுப்பது போல், எந்த தனிப்பட்டவர்கள் கேட்டாலும் கொடுப்பது சிறந்தது என்று நான் கருதுகிறேன்.

ஆக்ஸிடைண்டுகளைப்பற்றி கனம் அமைச்சர் அவர்கள் புள்ளி விவரங்களை கொடுத்திருக்கிறார்கள். 1962-63-ல் இருந்ததை விட 1963-64-ல் மிகக் குறைந்திருக்கிறது என்று கூறப்படுகிறது. குறைந்த கணக்கைப் பார்க்கும் பொழுது 100, 200 தான் குறைந்திருக்கிறது. இத்தனை ஆண்டுகளாக இவ்வளவு அபிவிருத்தியும், இவ்வளவு வசதியும் செய்து கொடுத்தும், நாம் குறைத்த பெர்ஸெண்டேஜ் அளவு இவ்வளவுதான் ஆக்ஸிடைண்டைப் பொறுத்த வரையில் என்பதைப்பற்றி சிந்திக்கவேண்டும். ஆக்ஸிடைண்டு ஏற்படுவதற்குக் காரணம் என்ன, ஆக்ஸிடைண்டுகளுக்கு எந்த வகையான வாகனம் அதிகமாக உள்ளாகியிருக்கிறது என்று பார்க்கும் பொழுது, லாரிகள் தான் ஆக்ஸிடைண்டு ஆவதற்குக் காரணம் என்பது தெரியவரும். இதன் அடிப்படை காரணத்தை நாம் ஆராயவேண்டும். அப்படி ஆராயும்பொழுது, லாரி ஒட்டும் டிரைவர்களுக்கு சரியான முறையில் பயிற்சி இல்லாத காரணத்தினால்தான், அவர்கள் எப்படி ஓட்ட வேண்டும், எப்படி டிராபிக் ரூல்ஸ் அனுசரிக்கவேண்டும் என்ற ஒரு நிலையிலிருந்து தவறிவிடுகிறார்கள். எனக்கு முன்பு பேசிய உறுப்பினர் குறிப்பிட்டதுபோல் ஒரு டிரைவிங் ஸ்கூல் ஏற்படுத்தி, அதில் பயிற்சி பெற்றவர்களுக்குத்தான் லைசென்ஸ் கொடுக்கவேண்டும் என்ற ஒரு நிலையை ஏற்படுத்தவேண்டும். அங்கே அவர்களுக்கு விதிமுறைகளையும், ஒழுங்கு முறைகளையும் சொல்லிக் கொடுக்கலாம், எல்லா விதிகளையும் எப்படி அனுசரித்து ஓட்டவேண்டும் என்பது பற்றி சொல்லிக் கொடுக்கலாம். இப்பொழுது பார்த்தால் லாரியில் முன்பு கிளினராக இருந்தவர்கள் தான் அநேகமாக டிரைவர்களாக இருக்கிறார்கள். எப்படியோ முதலில் லைட் டிரான்ஸ்போர்ட் லைசென்ஸ் வாங்கி, பிறகு ஹெவி டிரான்ஸ் போர்ட் லைசென்ஸ் வாங்கி டிரைவராக வந்து விடுகிறார்கள். பங்களூரில் ரோம்பவும் ஈனியாக லைசென்ஸ் வாங்கக்கூடிய வாய்ப்பு இருக்கிறது. லாரிகளினால்தான் இந்த அளவுக்கு ஆக்ஸிடைண்டுகள் அதிகமாக ஏற்படுகின்றன. இதைத் தவிர்க்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஓவர்லோடைப் பொறுத்த வரையில், நான் ஏதோ குற்றம் சாட்டுகிறேன் என்று கருதவேண்டாம். ஆளும் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் நடத்துகிற பஸ்களில் தைரியமாக ஓவர்லோடு ஏற்றுகிறார்கள். அவர்களுக்கு எங்கிருந்துதான் அந்த தைரியம் வருகிறதோ தெரியவில்லை. கேட்டால், எம்.எல்.ஏ. வண்டி, காங்கிரஸ் கமிட்டி பிரஸிடெண்டு வண்டி என்று சொல்லக்கூடிய அளவுக்கு தைரியம் இருக்கிறது. மற்றவர்கள் பயந்து

16th March 1965]

[திரு. ம. கமலநாதன்]

கொண்டுதான் ஓவரலோடு போடுவதில்லை. காங்கிரஸுக்கு சம்பந்தம் இல்லாத பஸ் ஆபரேட்டர்கள் ஓவரலோடு ஏற்றுவதில்லை. ஆகவே, காங்கிரஸ் காரர்களுக்கு மட்டும் துணிவும், தைரியமும் அந்த அளவுக்கு ஏற்படக்கூடாது. ஆகவே, அதிகாரிகள் யாராக இருந்தாலும் தயவு தாட்சண்யம் இல்லாமல் ஓவரலோடு கேஸ்களை புகு பண்ணவேண்டும். நார்த்து ஆர்காடு மாவட்டத்தில் ஓடும், பால விநாயகர் பஸ் சர்வீஸின் பஸ்கள் இன்ஸ்பெக்ஷன் எப்படிச் செய்கிறார்கள் என்றே தெரியவில்லை. வண்டி ஆடிக் கொண்டேதான் போகிறது. அதிகாரிகள் இன்ஸ்பெக்ஷன் செய்கிறார்களா இல்லையா என்றே தெரியவில்லை. ஓவரலோட் கேசுகளிலும் இன்ஸ்பெக்ஷன் விஷயத்திலும் அதிகாரிகள் தக்க கவனம் செலுத்த வேண்டும். வேரியேஷன் கொடுக்கக்கூடாது என்று விதிமுறை வகுத்து இருந்தாலும், குறிப்பாக ஒரு சில பஸ் அதிபர்களுக்கு விதிவிலக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. திருவண்ணாமலை சேர்மேன் என்பதற்காகவோ அல்லது காங்கிரஸ் கட்சிக்காரர் எலெக்ஷனுக்கு பல லட்சக்கணக்கான ரூபாய்கள் செலவழிக்கிறார் என்றோ, கிருஷ்ணகிரியிலிருந்து ஹோசூர் வரை வேரியேஷன் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவ்வளவு பெரிய ரூட்டில் வேரியேஷன் கொடுத்திருக்கிறார்கள். சொல்லப்போனால், கோர்ட்டில் வழக்குப்போடுங்கள் என்று அமைச்சர் சொல்லுவார்கள். வழக்குப் போட்டால் என்ன, வக்கீல்கள் இருக்கிறார்கள். எப்படியும் வாதாடுவார்கள், சட்டங்கள் தவிடு பொடி ஆகிவிடுகிறது. . . .

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : யாரை வேண்டுமானாலும் குற்றம் சொல்லலாம். கோர்ட்டு தீர்ப்பை மட்டும் குற்றம் சொல்லக்கூடாது.

திரு. ம. கமலநாதன் : கோர்ட்டைச் சொல்லவில்லை. சட்டங்களில் ஓபர் ஹோல்ஸ் அந்த அளவுக்கு வசதி செய்து கொடுக்கிறது என்று சொல்லுகிறேன். பஸ் பாபிட்டிகள் கொடுப்பதிலும் ஒரு ஒழுங்கு முறையை வகுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

*** திரு. வி. எல்லம் நாயுடு :** கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இன்று மோட்டார் போக்குவரத்து மீது அமைச்சர் கேட்டுள்ள மானியத்தை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். நமது மாநிலத்தில் மோட்டார் போக்குவரத்து நல்ல முறையில் நிறைவேற்றப்பட்டுவருகிறது. சென்ற காலத்தைக் காட்டிலும், செம்மையாக, அந்த இலாகாவிலுள்ள அதிகாரிகளும்கூட மிக்க கண்ணியமாக நடந்துக் கொண்டு வருகிறார்கள் என்று நாம் கேள்விப் படுகிறோம். அதைக் கேட்டு நாம் சந்தோஷப்படுகிறோம். அதற்காக அந்த இலாகாவையும், அமைச்சரையும் பாராட்டக் கடமைப்பட்டுள்ளோம். ஆனால், பிரயாணி களுக்கு வசதிகள் செய்து கொடுப்பதில் துரிதமாகக் கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். கிராமங்களுக்குச் சென்று வருகிறவர்களுக்கும், விவசாயிகளுக்கும், பொதுமக்களுக்கும் அன்றாடம் நகரங்களுக்குச் சென்று வரும்போது, அவர்களுக்குப் போதுமான போக்கு வரத்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படவேண்டும். அப்படி இல்லாமல், ஒரு இடத்திலிருந்து, நகரத்திற்கோ, மற்ற பஞ்சாயத்து யூனியன் உள்ள இடங்களுக்கோ புதிதாக பஸ் ரூட்டுகள் கேட்டால், வருஷக் கணக்காக காலதாமதம் ஆனபிறகு, இருக்கிற பஸ்காரர்கள் ஆட்சேபிக்கிறார்கள் என்று ஒரு சமாதானம்தான் சொல்லப்படுகிறது. அதற்கு அவர்கள் சொல்லும் காரணம், பஸ்ரூட்டு கேட்கும் பாகத்திற்கு ஒரு சில பர்ஸாங்கு தூரத்திலேயே கவர்ன்மென்ட் ட்ரான்ஸ்போர்டு போகிறது. ஆகவே ரூட்டு கொடுக்க முடியாது என்கிறார்கள். அப்படிச் சொல்லக்கூடிய காரணத்தை மாற்ற வேண்டும் என்று அமைச்சரைக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். அந்த விதத்தில் தனி நபர்கள் பஸ் விரும்பு ரூட்டுகளில் ஆட்சேபித்தாலும் சரியில்லை என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். கலெக்டரோ, போக்கு வரத்து அதிகாரியோ நிலைமைக்கு தக்கபடி கொடுக்கலாம் என்று செய்துவிட வேண்டும். அதனால் பிரயாணிகளுக்கு

[திரு. வி. எல்லம் நாயுடு] [16th March 1965]

ஏற்படும் கஷ்டம் தவிர்க்கப்படும். குறைவான அரசாங்க பஸ்கள் போகும் ரூட்டுகளிலும், அதிக அவசியம் எங்கெல்லாம் இருக்கிறதோ, அங்கும் புதிய ரூட்டுகளுக்கு அனுமதி கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் உள்ள சுகாதாரம் பற்றியும் ஒரு சில வார்த்தைகள் சொல்லவேண்டும். போக்குவரத்து பிரயாணிகளுக்கும் இட வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும். ஒன்று இரண்டு பஸ் ஸ்டாண்டுகளைத் தவிர, மற்ற இடங்களில் எல்லாம் மிகவும் மோசமான நிலைமைதான் இருக்கிறது. ஆகவே, புதிதாக ரூட்டுகள் கொடுக்கும் போதே, சில கண்டிஷன்களை வைத்துக்கொடுப்பது நலமாக இருக்காதா என்று யோசித்துப் பார்க்கவேண்டும். பிரயாணிகளுக்கு வேண்டிய சௌகரியங்களைச் செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்று வற்புறுத்தினால் நலமாக இருக்கும். மழை காலத்தில் பிரயாணிகள் தங்குவதற்கு இடம் கிடையாது. மழை பெய்துக் கொண்டே இருக்கும்போதும் பொது மக்கள் மழையில் நின்று கொண்டே டிக்கட்டு வாங்கி, க்யூவில் நின்று அவதிப்படுவையெண்ணுகிறது. அதே போல, மார்ச், ஏப்ரல், மே மாதங்களில் அதிகமான வெய்யிலில் மக்கள் கஷ்டப்படுவையெண்ணுகிறது. ஆகவே பர்மிட்டு கொடுக்கும்போதே இன்னினை வசதிகள் செய்து கொடுத்தால்தான் ரூட் பர்மிட்டு கொடுக்கப்படும் என்று செய்தால் நலமாக இருக்கும். பல காலங்களாக கோவையிலிருந்து பெரியநாயகன்பாளையத்திற்கு ரூட்டு வேண்டும் என்று கேட்டும் இன்னும் அது வழங்கப்படவில்லை.

சில புதிய ரூட்டுகளுக்கு பர்மிட்டு வாங்கினால், ஏற்கனவே இருப்பவர்கள் கோர்ட்டில் ஸ்டே வாங்கி விடுகிறார்கள். எவ்வளவு நெருக்கடி இருந்து அவசியம் இருந்தாலும் புதிய ஆப்பரேட்டர்களுக்கு இடம் கொடுக்கப்படுவதில்லை. பரைவேட்டு பஸ் முதலாளிகள் தங்கள் பஸ்களில் பொதுமக்களுடைய சௌகரியத்தையோ, பிரயாணிகளின் வசதிகளையோ கவனிப்பதில்லை. தங்களுடைய தொழிலைத்தான் முக்கியமாகக் கருதுகிறார்கள். ஆகவே, அந்தமாதிரி இடத்திலெல்லாம் சர்க்காரே நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்வதுதான் நலமாக இருக்கும். ஆகவே, தனிப்பட்டவர்கள் என்ன சொல்லுகிறார்கள்? புதிய ஆண்களுக்கு இடம் கொடுத்தால் தங்களுக்கு நஷ்டம்தான் ஏற்படும் என்று வாதாடுகிறார்கள். ஆகவே, அவர்கள் ஸ்டே வாங்குகிறார்கள். அதைத் தவிர்க்க தக்க முறைகளை கையாளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

இப்பொழுது ரூட்டுகளை கூடுமானவரையில் அரசாங்கம் ஏற்றுக் கொண்டு நடத்துகிறது. அதோடு கூட அதிகமாக கூட்டுறவு முறையில் அமைக்க கூட்டுறவு சங்கங்களில் புதிய ரூட்டுகளைக் கொடுத்தால், நலம். அதற்காக புதிதாக கூட்டுறவு சங்கங்களும் ஆரம்பித்து, அதிலே ஏற்கனவே பஸ்களிலே ட்ரைவர்களாகவோ, கண்டக்டர்களாகவோ வேறு தொழிலாளிகளாகவோ இருந்தவர்களைக் கொண்டு கூட்டுறவு சங்கங்கள் அமைத்து அவர்களுக்குக் கொடுக்கலாம் என்ற யோசனை இருப்பதாகத் தெரிகிறது. அப்படிச் செய்யும்போது, கிராம சங்கங்களுக்கும் அனுமதி கொடுப்பது நலமாக இருக்கும். பொதுமக்களின் நலனை மனதில் கொண்டு அப்படிச் செய்யலாம். அவர்கள் நடத்துவதானால் வருமானத்தை மட்டும் பார்க்க மாட்டார்கள். பொதுமக்களுடைய நலனை நன்றாகக் கவனிப்பார்கள்.

என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்த வரையில், கோவையிலிருந்து ஆனைக்கட்டிவரை, கேரளா எல்லை, பஸ் விடவேண்டும் என்று பல விண்ணப்பங்கள் அரசாங்கத்திற்கும், கலெக்டருக்கும் அனுப்பப்பட்டது. அது பரிசீலனையில் இருப்பதாகத் தெரிகிறது. தடாகத்திற்கு போகும் பஸ்ஸையே விட்டால் நலமாக இருக்கும். தடாகத்திலிருந்து 7 மைலில் இருக்கிறது. அங்கே இப்பொழுது 2,000 ஏக்கரா தரிசாக இருந்தது சாகு படிக்கு வந்திருக்கிறது. அந்த இடத்திற்கு போக்கு வரத்து வசதி

16th March 1965] [திரு. வி. எல்லம் நாயுடு]

கிடையாது. அந்த 7 மைலும் நடந்தோ அல்லது மாட்டு வண்டிகளிலோதான் போக வேண்டியிருக்கிறது. மாலையிலே திரும்பவேண்டும். ஆகவே அந்த இடத்திற்கு பஸ் வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

அதே போல கோவையிலிருந்து சிறுவாணி அடிவாரம் வரை பஸ் வேண்டும் என்று கோரப்பட்டு, அதற்கு ரூட் பஸ்காரர்கள் ஆட்சேபணை செய்கிறார்கள் என்று தெரிகிறது. ஆகவே, அதைக் கொடுக்க இயலாது என்று தெரிவித்திருக்கிறார்கள். சிறுவாணி அடிவாரத்தை ஒரு சிறந்த ஸ்தலமாக நிர்மாணித்து, போக்கு வரத்து வசதி செய்து கொடுத்தால், கோவை நகர மக்களுக்கும், விவசாயிகளுக்கும் மிகுந்த நலமாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இதை நமது அமைச்சர்கள் அங்கே வந்தபோது பார்த்திருக்கிறார்கள். நமது முன்னாள் முதலமைச்சராக இருந்த கனம் காமராஜ் அவர்கள் அங்கு வந்தபோது, இதை யாத்திரிகர்கள், உல்லாசப் பயணிகள் வந்து போகும் இடமாக ஆக்க வேண்டும் என்ற கோரிக்கை அவரிடம் கொடுக்கப்பட்டது. அதைக் கவனித்து, கோவையிலிருந்து சிறுவாணி வரை அதிகமாக பஸ்கள் விடவேண்டும். இப்பொழுது அங்கே பஸ்கள் விடப்படுவதால், புதிதாக பஸ்கள் அதிகமான எண்ணிக்கையில் விடவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

10-00
a.m.

ஓவர்லோடு போடுவதைப்பற்றி எனக்கு முன்பு பேசிய கனம் எதிர்க்கட்சி நண்பர் ஒருவர் 'ஏதோ காங்கிரஸ்காரர்கள் என்பதற்காகச் சலுகை கொடுத்து விடுகிறது அரசாங்கம்' என்று பேசினார்கள். உண்மை அப்படி இல்லை. அதற்கு நேர்மாறாகத்தான் நடைபெறுகிறது. காங்கிரஸ்காரர்களாக இருப்பவர்கள் பயப்படுகிறார்கள். அரசாங்கத்தைச் சொன்னால் நம்மைச் சொன்னமாதிரி என்று காங்கிரஸ்காரர்கள் கருதுகிறார்கள். மாற்றுக் கட்சியில் உள்ளவர்களோ அல்லது மாற்றுக் கட்சியின் ஆதரவு பெற்றவர்களோ நடத்தும் பஸ்களைப் பொறுத்த வரையில் அரசாங்க அதிகாரிகள் என்ன சொல்கிறார்கள் என்றால், 'என்ன சார் செய்வது? ஏதாவது கேஸ் போட்டால், எதிர்க்கட்சி என்பதற்காகப் போடுவதாகச் சப்தம் போடுவார்களே என்பதற்காக விடவேண்டியிருக்கிறது' என்கிறார்கள். ஆக, 'காங்கிரஸ்காரர்கள்', என்பதற்காகச் சலுகை கொடுப்பதாகச் சொல்வது ஏதோ இவர்களாகச் சொன்னதாகத்தான் நான் கருதுகிறேன். இது உண்மையும்கூட. அவர்களே அப்படிச் சொல்வதைக் கேள்விப்பட்டிருக்கின்றேன். அதனால், அரசாங்கம், காங்கிரஸ்காரர்கள் என்றோ, காங்கிரஸ் அல்லாதவர்கள் என்றோ சலுகை கொடுப்பதாகக் கருத முடியாது என்பதற்காகத்தான் நான் சொல்லுகிறேன். மாற்றுக் கட்சியார் என்பதற்காக அனுப்பத்தைக் காட்டிவிடுகிறார்கள். கண்டிப்பாக, யாராயிருந்தாலும் 'ஓவர்லோடு' ஏற்றிச் செல்வதை அனுமதிக்கக்கூடாது, அதைத் தடுக்கவேண்டும் என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்கின்றேன்.

சிறந்த ட்ரைவர்களையும் கண்டக்டர்களையும் பஸ்களில் அமர்த்த வேண்டும். இப்பொழுதுள்ளவர்களை நான் குறைவாகச் சொல்லவில்லையென்றாலும், விபத்துக்கள் (ஆக்ஸிடென்ட்ஸ்) அதிகமாக ஏற்படுகின்றன. விபத்துக்களைத் தவிர்க்கவேண்டுமென்றால், பஸ் ஓட்டுவதை நுட்பமாகப் பயின்றவர்களையும், அதிக ஆண்டுகள், பஸ், கார் ஓட்டி அனுபவம் பெற்றவர்களையும் பஸ்களிலே ட்ரைவர்களாக நியமிக்க ஏற்பாடு செய்வது நலமாக இருக்கும். அந்தையும் அரசாங்கம் கண்காணிக்கவேண்டும். அரசாங்க பஸ்களில் மட்டும் அப்படி வைத்துக்கொண்டால் போதாது. தனியார் பஸ்களிலும் கூட, நல்ல சிறந்த அனுபவம் பெற்ற ட்ரைவர்களையும் கண்டக்டர்களையும் நியமிக்கும்படி அரசாங்கம் கண்காணித்து மேற்பார்வை செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

கோவை தாலுகாவில் தொண்டாமுத்தூர் பஞ்சாயத்து யூனியன் இருக்கிறது. மேற்கிலே உள்ள சிறுவாணி, நாடகவுண்டன்புதூர், செம்மேடு ஆகிய கிராமங்களிலிருந்து விவசாயிகள் தொண்டாமுத்தூருக்கு வரவேண்டு

[திரு. வி. எல்லம் நாயுடு] [16th March 1965]

மென்றால், அவர்கள் மூன்று பஸ்களில் மாறி மாறி ஏறித்தான் வர வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. இதற்காகக் கோயமுத்தூரிலிருந்து தொண்டாமுத்தூர் வழியாக நாதகவுண்டன்புதூர் வரை பஸ் ரூட் திறக்க வேண்டுமென்று அரசாங்கத்திற்கும் அதிகாரிகளுக்கும் அந்தப் பகுதியிலுள்ள மக்கள் மனுச் செய்திருக்கிறார்கள். அதைக் கவனித்து, இந்த ஆண்டிலாவது போக்குவரத்து வசதியைச் செய்து கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து என்னுடைய உரையை முடிக்கின்றேன். வணக்கம்.

*திரு. எம். எஸ். மணி : சட்ட மன்றத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வாகனச் சட்ட மானியக் கோரிக்கையின் மீது திராவிட முன்னேற்றக் கழகச் சட்ட மன்ற உறுப்பினர் திரு. அழகமுத்து அவர்கள் கொண்டு வந்த வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து ஒரு சில கருத்துக்களை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இன்றைய தினம் தொழில் அமைச்சராக இருக்கிற கனம் திரு. வெங்கட்டராமன் அவர்கள் ஆயிரம் பஸ்களுக்கு முதலாளி என்று குறிப்பிட்டு, அதே சமயத்தில் தன்னுடைய அச்சத்தையும் அழகமுத்து அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். ஆனால், என்னைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு திருப்தி என்னவென்று சொன்னால், அவர் தொழிலாளியாக இருந்து இன்றைய தினம் முதலாளியாக ஆயிருக்கிறார் என்று நான் கருதுகிறேன். எனவே அவர் தொழிலாளர்களுக்கு விரோதமாகச் செல்ல மாட்டார் என்ற ஒரு நம்பிக்கை ஏற்படுகிறது என்பதையும் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

ஸ்டேஜ் காரேஜ்ஸ்ஸைப் பொறுத்த வரையில், முன்பிருந்த நிலைமைக்கும் இன்றைக்கிருக்கும் நிலைமைக்கும் ஏராளமான வித்தியாசம் இருக்கிறது. முன்பு 30, 36 பேர் ஏறக்கூடிய பஸ்கள்தான் ரோடுகளிலே ஓடிக்கொண்டிருந்தன. இன்றைய தினம் அதே பஸ்களை அறுபது பேர்களுக்கு மேலே ஏறக்கூடிய அளவிற்குப் பெரிது படுத்தியிருக்கிறார்கள், பஸ்களைப் பெரிதுபடுத்தியிருக்கிறார்களே தவிர, ரோடுகளை அகலப்படுத்தியிருக்கிறார்களா என்றால், இல்லை. பல ரோடுகளில் பஸ்கள் போக முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது. குறிப்பாக, திருச்சி மாவட்டத்தில் திருமாந்துறை லப்பைக்குடிகாடு ட்ரங்க் ரோடிலே இருக்கிறது. அங்கே ஒரு சின்ன பாலம் இருக்கிறது. அதை விரிவுபடுத்தாத காரணத்தால், பல விபத்துக்கள் (ஆக்ஸிடென்ட்ஸ்) அங்கே ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கின்றன. எனவே, பெரிய பஸ்கள் ஓட்டுவதற்குப் பர்மிட் கொடுத்திருக்கும் இந்த நேரத்தில், அந்த பஸ்கள் போக வசதியாக இப்பொழுதுள்ள பாலங்களை நல்ல முறையில் பெரிதுபடுத்தி விரிவுபடுத்த வேண்டுமென்று நான் கூறிக்கொள்கின்றேன். அதைப்போலவே, ஆரணியிலிருந்து வந்தவாசி போகும் ரோடில் செய்யாறு அணைக்கட்டுக்குப் பக்கத்திலே ஒரு பாலம் இருக்கிறது. அது மிகக் குறுகியதாக இருக்கிறது. பஸ் செல்லும்போது, முன்னே போய், பிறகு ரிவர்ஸிலே வந்து திருப்பிச் செல்லவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. இப்படி நாடெங்கிலும் பல இடங்களைக் குறிப்பிட்டு என்னால் சொல்ல முடியும். எனவே, அப்படிப்பட்ட இடங்களில் எல்லாம் பாலங்களைக் கொஞ்சம் அகலப்படுத்தினால் விபத்துக்களை நாம் குறைக்க முடியும்.

பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட் பொறுத்த வரையில் பல கனம் அங்கத்தினர்கள் தங்களுடைய ஆலோசனைகளைக் குறிப்பிட்டார்கள். இந்த ட்ரான்ஸ்பர்கள் எந்தக் காரணத்தினால் ஏற்படுகின்றன என்பதை எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும். வியாபார நோக்கத்தோடுதான் பல இடங்களில் இந்த ட்ரான்ஸ்பர் நடக்கிறது. ரூட்டிலே பஸ் ஓட்டி சம்பாதிப்பதைவிட, ஓராண்டு பஸ் விட்டு, அந்த ஆண்டு முடிவில் லாபத்தை எதிர்பார்ப்பதைவிட, அந்த பஸ்களை மற்றவர்களுக்கு மாற்றுவதிலே தான் பெரிய லாபம் கிடைத்திருக்கிறது என்பதைப் பஸ் நிர்வாகிகளை ஒத்துக்கொள்ளுவார்கள். இதிலே வியாபார நோக்கம் இல்லாமல், தங்களுடைய வாரிசு உண்மையாக இருந்தால்,

16th March 1965] [திரு. எம். எஸ். மணி]

சட்ட ரீதியான சில காரியங்கள் இருந்தால் அவர்களுக்கு மட்டும் மாற்ற லாமே தவிர, மற்றவர்களுக்கு அந்த ட்ரான்ஸ்பர் செய்வதை அங்கீகாரம் செய்யக் கூடாது. ட்ரான்ஸ்பர் செய்வதை அங்கீகாரம் செய்கிற நேரத் தில், அது சம்பந்தப்பட்ட தொழிலாளர்களுடைய ஒத்துழைப்பையும் பெறவேண்டும், அவர்களுடைய ஆலோசனையின்மீது ட்ரான்ஸ்பர் செய்தால், அங்கே உள்ள கஷ்டங்கள் உள்ளபடியே அரசாங்கத்திற்கு நல்ல முறையில் தெரியும், திடீரென்று ட்ரான்ஸ்பர் செய்கிற காரணத் தால், பத்து, பதினைந்து ஆண்டுகள் வேலை செய்த தொழிலாளர்களாக இருந்தாலும் அவர்களுக்குச் சேரவேண்டிய உரிமைகள் கிடைக்காமல் அவர்கள் கோர்ட்டுக்கு அலைய வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. ஆக ட்ரான்ஸ்பர் செய்யும் நிலைமையில், அத்தனையும் பூர்த்தியான பிறகு தான் ட்ரான்ஸ்பர் செய்யவேண்டும் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன்.

ஓவர்லோடைப் பொறுத்த வரையில், பல இடங்களில் குறிப்பிட்ட எண்ணிக்கையைவிட அதிகமான பிரயாணிகளை பஸ்களில் ஏற்றிக்கொள்ளுகிறார்கள். அறுபத்து மூன்று நபர்கள் ஏறக்கூடிய பஸ்கள் என்ற அடிப்படையில்தான் நம்முடைய அரசாங்கம் வரி வசூலிக்கிறது. ஆனால் 63 பேர்களுக்குரிய அடிப்படையில் வரி கட்டிவிட்டு, 73 பேர்களை ஏற்றிச் செல்லக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. அங்கே இருக்கும் இன்வாய்ஸ், டிக்கட் இவைகளை மட்டும் பார்த்துப் புரிந்துகொள்ள முடியாது. ஏனென்றால், அங்கே யிருக்கும் முதலாளிகளுக்கும், தொழிலாளிகளுக்கும் இடையே ஒரு ஒப்பந்தம் ஏற்பட்டு விடுகிறது. தினசரி பஸ் ஒன்றுக்கு ரூ. 200 கட்டவேண்டும் என்றால், அதை வாங்கிக்கொள்கிறார்கள் முதலாளிகள். எனவே ஓவர்லோடு போட்டுச் சம்பாதித்து, அங்கேயிருக்கிற மற்றக் காரியங்களுக்கு அந்தப் பணத்தைச் செலவு செய்யவேண்டி இருப்பதால், அதைக் கண்டுபிடிக்க முடியாத நிலைமை இருக்கிறது. எங்கே ஓவர்லோடு போட்டாலும் கடினமான வழக்குகளை அவர்கள்மீது போட்டு, ஓவர்லோடு ஏற்ற முடியாத நிலைமைக்குச் சட்டம் கொண்டுவரவேண்டும். அப்படியிருந்தால்தான் அரசாங்கத்திற்கு ஏராளமான தொகை கிடைக்கும். இல்லையென்றால் அவர்களுக்கு மொத்தமாக என்ன கலெக்ஷன் ஆகிறதோ, அதற்கு வரி கட்டவேண்டும் என்ற நிலையைக் கொண்டு வரவேண்டும். பஸ் ஒன்றுக்கு சராசரி 300 ரூபாய்கூட வசூலாகிறது. அந்தக் கலெக்ஷனிலே மொத்த வருமானத்திற்கு வரி விதிக்கும் நிலைமை இருந்தாலும், அரசாங்கத்திற்கு ஏராளமான பணம் கிடைக்கும் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். லாரிகளை ஒட்டுவது குறித்து கனம் அங்கத்தினர்கள் பல யோசனைகளைக் கூறினார்கள். இரவில் 1 மணிக்கு மேல் லாரிகளை ஓடக் கூடாது, காலை 6 மணிக்குப் பிறகு தான் லாரிகளை எடுக்கலாம் என்று சொன்னார்கள். இப்படி லாரிகளைத் தடை செய்வது காரணமாகத்தான் விலைவாசிப் புள்ளி அதிகமாக ஆகிறது. இரவில் லாரி ஓடக் கூடாது என்று சொன்னால் சென்னையில் காய் கறி காலையில் கிடைக்காது. ஆகவே இரவில் லாரிகளை ஓடக் கூடாது என்று தடை செய்வதைவிட இரவில் ஓடுகிற லாரிகளாக இருந்தால் இரண்டு டிரைவர்கள் இருக்க வேண்டும், இரண்டு க்ளீனர்கள் இருக்க வேண்டும் என்பதாகச் செய்யலாம். நாகர்கோவிலில் இருந்து சென்னைக்கு ஒரு லாரி வருவதாக இருந்தால் அதில் 3-க்கு பதிலாக 4 சிட்டிங் அகாமடேஷன் இருக்கும்படியாக வைத்து இரண்டு ட்ரைவர்களையும் போட்டு எட்டு மணிக்கு மேல் ஒருவர் லாரியை ஓட்டாமல் தொடர்ந்து வரும்படியாகச் செய்யலாம். இப்படிச் செய்தால் செளகரியமாக இருக்கும். இரவில் லாரிகள் ஓடக் கூடாது என்று தடை செய்ய வேண்டியதில்லை என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆகவே இரவில் வருகிற லாரிகளுக்கு இரண்டு டிரைவர்கள் இரண்டு க்ளீனர்கள் போடவேண்டும் என்பதாகத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, லைசென்சு கொடுக்கிற அந்த முறைகூட சரியாக நடைபெறவில்லை. வண்டிக்கு புதிதாகப் பெயின்ட் அடித்திருக்கிறதா என்று பார்த்து பெயின்ட் அடித்திருந்தால் பர்மிட் கொடுத்தவிடுகிறார்களே தவிர

[திரு. எம். எஸ். மணி] [16th March 1965]

அந்த வண்டியை எடுத்து ஓட்டி ப்ரேக் எல்லாம் சரியாக இருக்கிறதா என்று பார்த்து பர்மிட் கொடுப்பதில்லை. அதனால்தான் பல நேரங்களில் ப்ரேக் பிடிக்காமல் வண்டிகள் விபத்துக்குள்ளாகும் நிலை ஏற்படுகிறது. ப்ரேக் சர்டிபிகேட் ஒழுங்காக டெஸ்ட் செய்யப்பட்டு கொடுப்பதாக இருந்தால் பல விபத்துக்களை நீக்க முடியும் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்றையதினம் வண்டிகளை இன்ஷூர் செய்திருக்கிறார்கள். விபத்துகள் ஏற்பட்டால் வண்டிகளை உடைய முதலாளிகள் இன்ஷூரன்ஸ் கம்பெனியில் நஷ்ட ஈடாக இன்ஷூர் செய்திருக்கும்படியான தொகையைப் பெற்றுவிடுகிறார்கள். ஆனால் வண்டிகளில் வேலை செய்கிற தொழிலாளர்களுக்கு அத்தகைய பாதுகாப்புக் கிடையாது. அவர்களும் கட்டாய லேப் இன்ஷூரன்ஸ் திட்டத்தின்கீழ் கொண்டுவரப்பட வேண்டும். அப்படி இருந்தால்தான் அந்த வண்டிக்கு லேசென்சு கொடுக்கப்படும் என்ற முறையை ஏற்படுத்தவேண்டும். அப்போதுதான் திடீரென்று வண்டி விபத்துக்குள்ளாகிறபோது அதில் பாதிக்கப்பட்ட தொழிலாளர்களுடைய குடும்பங்கள் காப்பாற்றப்படும். எனவே எல்லா லாரி சர்வீஸ் தொழிலாளர்களும் முதலாளியே பணம் கட்டி லேப் இன்ஷூரன்ஸ் திட்டத்தின் கீழ் கொண்டுவரப்பட வேண்டும் என்பதாகத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்றைய தினம் நாடு பலவகையிலும் முன்னேறி வருகிறது என்று பேசப்படுகிறது. அப்படி முன்னேறி வருகிற நேரத்தில் இன்றைய தினம் பல மாவட்ட தலைநகரங்களில் சென்டிரல் பஸ் ஸ்டாண்டு கிடையாது. திருச்சியைப் பொறுத்த வரையில் 3 இடங்களில் பஸ் ஸ்டாண்டு இருந்து கொண்டிருந்தது. அதை மாற்றி இன்றைய தினம் ஜங்ஷனில் தற்காலிகமாக வைத்திருக்கிறார்கள். ஜங்ஷனில் வைப்பது கூடாது என்பதாக திருச்சி முனிசிபல் உறுப்பினர்கள் சிலர் எதிர்ப்பதால் அதையும் நல்ல முறையில் அமுல் நடத்த பல சங்கடங்கள் இருக்கின்றன. சமீபத்தில் மத்திய சர்க்காரில் இருந்து ஒரு உத்தரவு வந்திருப்பதாக அறிகிறேன். எங்கெங்கே ரெயில்கள் ஜங்ஷன்கள் இருக்கின்றனவோ அங்கெல்லாம் ஜங்ஷனை ஒட்டியே சென்டிரல் பஸ் ஸ்டாண்டு ஏற்படுத்தப்பட வேண்டும் என்பதாக உத்தரவு பிறப்பித்திருக்கிறார்கள். அந்த அடிப்படையில் எல்லா மாவட்ட தலைநகரங்களிலும் சென்டிரல் பஸ் ஸ்டாண்டு ஏற்படுத்த ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் நான் போகிறபோது பல பஸ்களில் பார்த்து இருக்கிறேன். வடாற்காடு மாவட்ட பஸ்களில் பிரயாணம் செய்கிறவர்கள் நூற்றுக்கு ஐம்பது பேர்கள் பஸ்களில் உட்கார்ந்தபடியே புகை பிடிக்கிறார்கள். திருச்சி, சென்னை போன்ற நகரங்களில் பஸ்களில் அவ்வாறு புகைபிடிக்க அனுமதிப்பது கிடையாது. ஏன் இப்படி ஒரு மாவட்டத்திற்கு மட்டும் சட்டம் அமுலாக்கப்படவில்லை? சட்டம் என்றால் அது எல்லா மாவட்டங்களுக்கும் ஒன்றாக அமுல் செய்யப்படவேண்டும் என்பதாகத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, டாக்ஸியைப் பொறுத்த வரையில் குறிப்பிட்டார்கள். சென்னை யில் ஓடுகிற டாக்ஸிகள் எல்லாவற்றிலும் மீட்டர்கள் வைக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. இதுபோல திருச்சி போன்ற மற்ற நகரங்களில் ஓடுகிற டாக்ஸிகளுக்கும் மீட்டர்கள் வைக்கப்பட வேண்டுமென்று சொல்லப்படுகிறது. சென்னையில் ஓடுகிற டாக்ஸிகளுக்கும், மற்ற நகரங்களில் ஓடுகிற டாக்ஸிகளுக்கும் ஒரு வித்தியாசம் உண்டு. சென்னையில் காலை முதல் இரவு பத்து மணி வரை டாக்ஸிகள் நிற்காமல் ஓடுகின்ற வாய்ப்பு இருக்கிறது. எல்லா இடங்களிலிருந்தும் பல ரெயில்கள் இங்கே வந்து சேருகின்றன. டாக்ஸிகளுக்கும் நிறைய வருமானம் வருகிறது. இங்கு டாக்ஸிகளுக்கு சவாரி கிடைப்பதுபோல் மற்ற நகரங்களில் கிடைப்பது இல்லை. கிடைக்கிற வருமானம் குறைவு. ஆகையால் எங்கெங்கே வருமானம் இல்லையோ, அங்கெல்லாம் மீட்டர் வைக்க வேண்டும் என்கிற ஏற்பாட்டை தற்காலிகமாக நிறுத்தி வைக்க வேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

16th March 1965] [திரு. எம். எஸ். மணி]

ஆட்டோ ரிக்ஷாவில் இரண்டுபேர் போகலாம். கிலோ மீட்டருக்கு 25 நயா பைசா வாங்குகிறார்கள். பேபி டாக்ஸியில் மூன்று பேர்கள் போகலாம். கிலோ மீட்டருக்கு 50 நயா பைசா சார்ஜ். மீடியம் டாக்ஸியில் நான்கு பேர்கள் போகலாம். கிலோ மீட்டருக்கு 60 நயா பைசா வாங்குகிறார்கள். பெரிய டாக்ஸியில் 5 பேர்கள் போகலாம் கிலோ மீட்டருக்கு 1 ரூபாய் வாங்குகிறார்கள். மத்திய தர வர்க்கம் சென்னையில் பிரயாணம் செய்ய வேண்டுமென்றால் பஸ்ஸைத் தவிர வேறு வசதி கிடையாது. எனவே அவர்கள் பிரயாணம் செய்கின்ற அளவில் கிலோ மீட்டருக்கு 25 நயா பைசா வாடகை இருக்கிற ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களை அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

கோயம்பத்தூர், திருப்பூர் போன்ற இடங்களில் இருப்பதுபோல பத்துப் பேர், பன்னிரண்டு பேர்கள் போகக் கூடிய வான்களை வாடகைக்கு விட அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். இவை எல்லாம்சுட டாக்ஸி களைத் தேசியமயமாக்கினால் இன்னும் எதிர்பார்க்கிற லாபம் அதிகமாகக் கிடைக்கும் என்று கூற விரும்புகிறேன்.

கடைசியாக ஒரே ஒரு விஷயம். டாக்ஸியில் பிரயாணம் செய்கிறவர்கள் சில சந்தர்ப்பங்களில் இறங்கும்போது தங்கள் சாமான்களை டாக்ஸியிலேயே விட்டுவிட்டுப் போய்விடுகிறார்கள். அதற்குப் பிறகு—எந்த டாக்ஸியில் பிரயாணம் செய்தோம் என்று கூடச் சொல்லத் தெரியாமல் பொதுவாகப் போலீசுக்குப் புகார் செய்துவிடுகிறார்கள். போலீஸ்காரர்கள் பொதுவாக டாக்ஸியில் வேலை செய்கிற பத்து இருபது தொழிலாளர்களைப் பிடித்து தொந்தரவு கொடுக்கிற நிலைமைதான் இப்போது இருந்து கொண்டிருக்கிறது. இதை நீக்க வேண்டுமென்றால் ஒவ்வொரு டாக்ஸியும்—அதன் நம்பர் அச்சிடப்பட்ட ஆயிரக்கணக்கான பாசனஜர் ஸ்லிப்புகள் வைத்திருக்கவேண்டும். அந்த டாக்ஸியில் எந்தப் பிரயாணி ஏறினாலும் அந்த ஸ்லிப் ஒன்றைக் கொடுத்து விடுவது என்ற ஏற்பாட்டைச் செய்தால்—ஏதாவது சாமான்களை டாக்ஸியில் வைத்துவிட்டு இறங்கிவிட்டாலும், உடனே அவர்கள் இன்ன நம்பர் டாக்ஸியில் தான் பிரயாணம் செய்ததாகக் குறிப்பாகப் புகார் தெரிவிக்க முடியும். சிங்கப்பூரில் இந்த ஏற்பாடு நடைமுறையில் இருக்கிறது. இப்படி எல்லாம் செய்வதற்கு சட்டத்தில் சில மாறுதல்கள் செய்ய வேண்டும். சிடி டாக்ஸி ஏரஸ்ஸ் என்று கொண்டு வந்தால் இந்தக் குறைபாடுகளை எல்லாம் நீக்க முடியும் என்று சொல்லிக் கொண்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, மோட்டார் வாகன சட்ட மானியக் கோரிக்கையின் மீது சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இன்றைக்கோ மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் கீழ் தமிழகத்தில் நல்ல முறையில், திறமையுடன் செவ்வனே போக்குவரத்து வசதிகள் நடைபெற்று வருகின்றன என்பதை நாம் நன்றாகத் தெரிந்து கொண்டிருக்கிறோம். இருந்தாலும் ஒரு சில குறைபாடுகளை நாம் கவனித்தாக வேண்டும். சாதாரணமாக ஒரு கிராமத்தில் பஸ் ஸ்ட் வேண்டுமென்று கேட்டு ஆர். டி. போர்டினிடத்தில் அனுமதி பெற்று, பஸ்ஸையும் வாங்கி—இந்தத் தேதியிலிருந்து அந்த லைனில் பஸ்ஸை ஓட்டலாம் என்று சொல்லக் கூடிய நேரத்தில், வேறு ஒரு பஸ் முதலாளி தனக்கு ஸ்ட் கொடுக்காமல் இன்னொருக்குக் கொடுத்தது சரியல்ல என்பதாக மனு தாக்கல் செய்து விட்டால் அந்த ஸ்ட்டில் பஸ் ஓட்டக் கூடாது என்ற விதியை ஏற்படுத்தி யிருக்கிறோம்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : நாம் எந்தவிதமான விதியையும் ஏற்படுத்தவில்லை. அவர்கள் ஹைக்கோர்ட்டுக்குப் போனால் ஸ்டே கொடுக்கக் கூடிய உரிமை இன்ஹைரிண்டாக இருக்கிறது. அதை அவர்கள் உபயோகப்படுத்துகிறார்கள்.

[16th March 1965]

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : இப்படி ஹைக்கோர்ட்டில் ஸ்டே கொடுப்பதை நிறுத்தும் அளவுக்குச் சட்டத்தைத் திருத்தினால் என்ன?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் அங்கத்தினர் நடைமுறைக்கு சாத்தியமான, ஏற்றுக்கொள்ளக் கூடிய கருத்துக்களைச் சொன்னால் பிரயோசனமாக இருக்கும். வேறுவிதமாகச் சொன்னால் சர்க்கார் என்ன பண்ணுவது?

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : ஹைக்கோர்ட்டில் ஸ்டே கொடுப்பதையும் நிறுத்தமுடியாது, பஸ் ரூட்டும் வேண்டும். இதற்கு என்ன செய்ய வேண்டுமென்பதைச் சிந்தித்துப்பார்த்து அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஒரு பஸ் வாங்குவது என்றால் ரூ. 50,000 விலை கொடுத்து வாங்கவேண்டி இருக்கிறது. அந்த பஸ்ஸுக்கு ஹைக்கோர்ட்டில் ஸ்டே விதித்துவிட்டால் ஒரு வருடம் கழித்துத் தான் ஓட்டலாமா? இல்லையா? என்று முடிவு தெரியும். அதற்குள் அந்த பஸ்ஸை வாங்குவதற்காக வாங்கிய கடனைத் திருப்பிக் கொடுக்க முடியாத நிலையில் அதை சரண்டர் செய்து விடுகிறார்கள். எனவே, ரூட் பஸ்கள் வசதிகளைச் செய்வதற்கு என்னென்ன செய்யவேண்டுமென்று சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடிக்கடி இந்தத் தகராறுகள் ஏற்படுவதால் இதை நிவர்த்திக்க வேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக இந்த வேரியேஷனைப் பொறுத்தவரையில் ஹைக்கோர்ட்டில் ஸ்டே கொடுத்து விட்டால் அந்த ரூட்டிலே ஓடக்கூடாது என்று சொல்லி ஷார்ட் ரூட்டுகளிலே ஓடுவதற்கு சாங்ஷன் செய்து விடுகிறோம். ஆனால் அவர்கள் அந்த ஷார்ட் ரூட்டுகளிலே ஓடுவதைக் கட்டுப்படியாக வில்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். கட்டுப்படியாகவில்லை என்று சொல்லி வேரியேஷன் எங்களுக்கு நலமாக இருக்கும் என்று சொல்லி வேரியேஷன் கேட்கிறார்கள். ஆனால் அவர்களுக்கு வேரியேஷன் கொடுக்க முடியாத நிலையில் இருக்கிறோம். அவர்களுக்கு வேரியேஷன் கொடுக்கக் கூடாத அளவிலே சர்க்கார் கொள்கையை வகுத்து இருக்கிறது என்பது தெரிய வந்தது. எனவே, வேரியேஷன் கொடுக்கக்கூடாது என்ற அந்தக் கொள்கையை சர்க்கார் கடைப்பிடிக்குமானால் அதை மாற்றவேண்டுமென்று நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். கிராமப் புறங்களிலிருந்து மக்கள் அந்த ரூட்டிலே ஒழுங்காக வருவதற்கு வசதியாக இருக்கும். கிராமப் புறத்திலிருந்து நகரப் புறத்திற்கு அவர்கள் வருவதற்கு வாய்ப்பாக இருக்குமென்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். எனவே, அந்த வேரியேஷன் கொடுக்கக்கூடாது என்ற கொள்கையைக் கைவிடுவது நல்லது என்று கூறிக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக பஸ் ரூட்டுகள் கொடுப்பதற்காக ஜில்லா கலெக்டர்கள், ஆர். டி. ஒக்களை வைத்து இருக்கிறோம். முன்பு, யுத்த காலத்தில் நான் அபிஷியல்களை ஆர். டி. போர்டில் மெம்பர்களாக வைத்திருந்தேன். அதற்குப் பிறகு பரிசீலனை செய்து நான்-அபிஷியல்களை வைத்தால் சிக்கல்கள் ஏற்படுமோ, அல்லது அவர்கள் தவறுதலாக நடந்து விடுவார்களோ என்ற கருத்தின் அடிப்படையிலே நான்-அபிஷியல்கள் வேண்டாம், கலெக்டர்களும் ஆர். டி. ஓ-வும் போதும் என்று நினைத்து முடிவு செய்தோம். ஆனால், இப்பொழுது அந்த ஆர். டி. போர்டில் நான்-அபிஷியல்கள் இருந்தால்தான் அந்தந்த வட்டாரத்திலுள்ள நிலையைப் புரிந்துகொண்டுவந்து, தேர்தலிலோ மற்ற காரியங்களிலோ அவர்கள் சம்பந்தப்பட்ட காரணத்தால் மக்களுடைய கோரிக்கையை உணர்ந்து ஆர். டி. போர்டிலே அவர்கள் அங்கம் வகிப்பார்களானால், எடுத்துச் சொல்ல முடியும். ஆகவே, நான்-அபிஷியல்களை ஆர். டி. போர்டில் அங்கம் வகிக்க முயற்சிகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இந்த இலாகாவைப் பொறுத்த வரையில் குற்றங்களைக் கண்டு பிடிப்பதற்கு ரோடு டிராஃபிக் ஆக்ட் மூலமாக, நடவடிக்கை எடுக்க மோட்டார் வெகிகள் இன்ஸ்பெக்டர்களை வைத்து இருக்கிறோம். பஸ்களில் இருக்கக்

16th March 1965] [திரு. ஜே. மாதா கவுடர்]

கூடியவர்கள், அல்லது லாரிகளில் இருக்கக் கூடியவர்களுடைய குற்றங்களைக் கண்டு பிடிப்பதற்கு போலீஸ் இலாகாவுக்கு அதிகாரங்களைக் கொடுத்து இருக்கிறோம். இவை அவசியமா என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். சென்னை நகரத்திலே டிராஃபிக் கன்ட்ரோல் இருப்பதால் போலீஸ் இலாகாவுக்கு அதிகாரங்கள் கொடுக்கலாம். ஆனால் பிற இடங்களைப் பொறுத்த வரையில், போலீஸ் சப்-இன்ஸ்பெக்டர்கள், கான்ஸ்டேபிள்கள் எடுத்திங் செய்வதால் சில தவறுகள் ஏற்படுகின்றன என்பதை நாம் யோசித்துப் பார்க்கவேண்டும். இந்த போலீஸ் சப்-இன்ஸ்பெக்டர்கள், அல்லது கான்ஸ்டேபிள்கள் இவர்களை எடுத்துவிட்டு, தனியாக ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும், மோட்டார் வெகிகள் இன்ஸ்பெக்டர்களை நியமித்து அதுவும் மொபைல் மோட்டார் வெகிகள் இன்ஸ்பெக்டர்களை அமைப்பதனாலே அவர்கள் அந்தந்த மாவட்டங்களை முழுவதும் சுற்றி குற்றங்களைக் கண்டு பிடிப்பதற்கு வசதியாக இருக்கும். எனவே, இந்த சப்-இன்ஸ்பெக்டர்களுக்குப் பதில் மோட்டார் வெகிகள் இன்ஸ்பெக்டர்களைப் பயன்படுத்தினால் ஒரே அதிகாரத்தின்கீழ் அந்த இலாகா வரும் என்பதையும், அந்த அதிகாரத்தினை போலீஸ் அதிகாரிகளிடமிருந்து மாற்றவேண்டுமென்று நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்து டெபுடி கலெக்டர்கள் கிரேடிலே நாம் ஆர்.டி.ஓ.க்களைப் போடுகிறோம். இருந்தாலும் இன்றைக்கு உத்தியோகத்திலே இருக்கிற மோட்டார் வெகிகள் இன்ஸ்பெக்டர்கள் என்ன செய்வது என்று தெரியாமல் அவர்கள் கோர்ட்டுக்குப் போகக்கூடிய நிலையிலே அவர்கள் பரமோஷன் இருக்கிறது. எனவே, சிந்தித்துப் பார்த்து, மோட்டார் வெகிகள் இன்ஸ்பெக்டர்கள் ஆர்.டி.ஓ.வாக வருவதற்கு, பரமோஷன் கொடுப்பதற்கு சட்டதிட்டங்களை மாற்றவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேற்கொண்டு மோட்டார் வெகிகள் இன்ஸ்பெக்டர்களாக வரப்போகிறவர்களைப் பற்றி நான் சொல்லவில்லை. இன்றைக்கு இருக்கக்கூடிய மோட்டார் வெகிகள் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்குப் பரமோஷன் கிடைப்பதற்கு எந்த விதமான தகராறும் வரக்கூடாது என்பதற்காக—வழிவகை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்த சைக்கிள் ரிக்ஷா இந்த 20-ஆம் நூற்றாண்டில் கூட வைத்துக்கொண்டிருப்பது உசிதம் இல்லை. ஆகவே, இந்த சைக்கிள் ரிக்ஷா, கையாள் இழுத்துப் செல்லப்படுகின்ற ரிக்ஷா இவைகளை ஒழித்து விடுவது நல்லது என்று முடிவுசெய்து அதற்கு சட்டதிட்டங்களை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, தொழில் அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிற இந்த மோட்டார் வாகனச் சட்ட மானியம் சம்பந்தமாக நண்பர் திரு. அழகமுத்து அவர்கள் கொண்டுவந்து இருக்கக்கூடிய வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து ஒரு சில விஷயங்கள் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

இன்றைய தினம் கிராமப் புறங்களை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிற பஸ் போக்குவரத்தின் மூலமாகத்தான், கிராமங்களில் இருக்கக்கூடிய மக்கள் நகரங்களுக்கு வந்து நாகரீகமான விஷயங்களைக் கற்றுக்கொள்ளக் கூடிய நிலைமை இருக்கிறது என்பதை யாரும் மறுக்க முடியாது. அந்த நிலைமையில் இன்றைய தினம் தஞ்சை ஜில்லாவை எடுத்துக்கொண்டால், அதிகமான கிராமங்களையும், அதிகமான ஜனத்தொகையையும் கொண்டிருக்கக் கூடிய ஜில்லாவாக அது இருந்து வருகிறது. அந்த ஜில்லாவிலே ஒடிக்கொண்டிருக்கக் கூடிய பஸ்களை எடுத்துக்கொண்டால் மிகவும் குறைவாகத்தான் இருக்கின்றது. காரணம் என்னவென்றால் சரியான ரோடுகள், சாலை வசதிகள் இல்லாததுதான். அதிகமாகச் சாலைகள் போடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்து கொடுப்பது, அதிகமான பஸ்களுக்கு பெர்மிட் கொடுப்பது குறைவாக இருக்கிறது. மக்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதி செய்து தருவதற்கு ஜீப் பஸ்கள் விடுவது மிகவும் பொருத்தமாக இருக்க முடியும். ஆனால், தேசிய நெருக்கடியை முன்னிட்டு ஜீப் பஸ்கள்

[திரு. ஆ. கு. சுப்பையா] [16th March 1965]

விடுவதற்குப் பெர்மிட் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று அமைச்சர் அவர்கள் கூறியிருக்கிறார்கள். புயலின் காரணமாகப் பாதிக்கப்பட்ட ராம நாதபுரம் மாவட்டம் ராமஸ்வரத்திற்கு மாத்திரம் 3 ஜீப் பஸ்களுக்கு அனுமதி தரப்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். இருந்தாலும், தஞ்சை ஜில்லாவைப் பொறுத்தவரையில் ஜீப் பஸ்கள் அவசியம் என்றும் அது மக்களுக்கு உதவியாக இருக்கும் என்றும் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லிக் கொள்ளவிருப்புகிறேன். இந்த பஸ் மார்க்கங்களை எடுத்துக்கொண்டிருக்கலானால் ஒரு நகரத்திலிருந்து மற்றொரு நகரத்திற்குச் செல்லக்கூடிய பஸ்கள் 3 மைல் தூரத்தில் அதிக ஜனத்தொகை இருந்தால் அந்த கிராமத்திற்குச் சென்றுவருவதற்கு வேரியேஷன் கொடுப்பதற்கு கலெக்டர்களுக்கு அதிகாரம் கொடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. ஆனால் கலெக்டர்கள் இந்த அதிகாரத்தை வைத்துக்கொண்டு அப்படிப்பட்ட கிராமங்களுக்குச் சென்று வருவதற்கு வேரியேஷன் குறைவாகத்தான் கொடுக்கிறார்கள். ஆகவே, வேரியேஷன் அதிகமாகக் கொடுப்பதற்கு நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டுமென்றும், கலெக்டர்களுக்கு இன்னும் அதிக அதிகாரங்களை வழங்க வேண்டுமென்றும் நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இப்பொழுது புதிய ரூட்டுகளுக்குப் பெர்மிட் கொடுப்பதோ அல்லது வேரியேஷன் கொடுப்பதோ போன்ற விஷயங்களை அங்கேயுள்ள டிரான்ஸ்போர்ட் ஆபீஸரும், கலெக்டரும் தான் தீர்மானிக்கிறார்கள். அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள், டிஸ்ட்ரிக்ட் டெவலப்மென்ட் கவுன்சில் ஆலோசனைகளையெல்லாம் ஏற்று, அந்த அடிப்படையிலேதான் நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகிறது என்று சொன்னார்கள். டிஸ்ட்ரிக்ட் டெவலப்மென்ட் கவுன்சிலால் சொல்லப்பட்ட ஆலோசனைகள் பல எடுத்துக்கொள்ளப்படவில்லை. அந்த கமிட்டியில், ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் கமிட்டியிலே இருக்கிறமாதிரி, ஜில்லா மாவட்டத்தில் இருக்கிற உத்தியோகப்பற்றற்றவர்கள் கூட இருப்பார்களானால், அவர்களும் சேர்ந்து எந்த எந்த ரூட்டில் பெர்மிட் கொடுக்கவேண்டும், எந்த எந்த உதவிகள் வசதிகள் செய்துதரப்படவேண்டும் என்று சொல்லுவார்கள். ஆகவே, அந்தக் கமிட்டியில் உத்தியோகப் பற்றற்றவர்களும் இருக்கவேண்டும் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பஸ் ரூட் பெர்மிட் வாங்கவேண்டுமென்றால், ஹரிஜனங்களுக்கு இந்த ராஜ்யத்திலே 2, 3 பேர்களுக்குத்தான் பெர்மிட் கொடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது என்று அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு கேள்விக்குப் பதில் சொன்னார்கள்.

10-30
a.m.

ஹரிஜனங்களில் பல பேருக்கு ரூட் பர்மிட் கிடைக்காமல் போய்விடுகிறது. அவர்களுக்குப் போதுமான செல்வாக்கோ அல்லது அதற்குத் தகுந்த ஆசாமிகளோ இல்லையென்ற காரணத்தினால்தான் அவர்களுக்கு பர்மிட் கிடைப்பதில்லை. அவர்களுக்குப் பர்மிட் கொடுப்பதில் சலுகை அளிக்க வேண்டும். நான்கு பஸ்களை வைத்து அவர்கள் சேர்ந்து நடத்தக்கூடிய முறையில் அவர்களுக்கு உதவி அளிக்கவேண்டும். முதல் சலுகை அவர்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டும். ஹரிஜனங்கள் பர்மிட்டுக்காக மனுச் செய்தாலும் கூட, பெரிய முதலாளிகள் விண்ணப்பம் செய்து இருந்ததன் காரணமாக இவர்களுடைய மனுக்கள் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டக்கூடிய நிலைமைகள் ஏற்படுகின்றன என்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

கிராமப் புறங்களாக இருந்தாலும் கூட பஸ் ஸ்டாண்டு வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும். முக்கியமாக பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் கக்கூஸ் வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டியது மிகவும் இன்றியமையாதது. சில இடங்களில், உதாரணமாக திருத்துறைப்பூண்டி, மன்னார்குடி ஆகிய இடங்களில் கக்கூஸ் கட்டி இருக்கிறார்கள். அங்கே ஆண்கள் கக்கூஸ், பெண்கள் கக்கூஸ் இரண்டையும் ஆண்களே சுத்தம் செய்யக்கூடிய நிலை இருக்கிறது. ஆண்கள் கக்கூஸ் ஆண்களும், பெண்கள் கக்கூஸ் பெண்களும் சுத்தம் செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். அதோடு கிராமப் புறங்களில் பஸ் நிற்கின்ற இடங்களில் எல்லாம் ஒரு பொது சிறுநீர் கழிக்கும் இடம் கட்டவேண்டும் என்று கண்டிப்பாக உத்தரவு போடவேண்டும். சில இடங்களில் சிறுநீர் கழிக்கும்படி இல்லாமல் கொஞ்சதூரம் மறைவாகச் சென்று வருவதற்குப் பஸ் போய்விடுகிறது. அதனால் பிரயாணிகள் தவிக்கவேண்டி

16th March 1965] [திரு. ஆ. கு. சுப்பையா]

டிய நிலைமை ஏற்பட்டுவிடுகிறது. ஆகவே, அவசியமாக ஒரு பொது சிறுநீர் கழிக்கும் இடத்தைக் கட்டியாக வேண்டுமென்ற உத்தரவைப் பிறப்பிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பஸ் போக்குவரத்தை எடுத்துக் கொள்கிறபோது நல்ல முறையில் பணியாற்றுவதற்கு உதவியாக வேலை செய்து கொண்டிருக்கக்கூடிய தொழிலாளர்கள், டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் ஆகியோருக்குப் போதுமான பாதுகாப்புச் செய்துகொடுக்கவேண்டும். குறிப்பிட்ட துறையைப் பொறுத்தவரை தஞ்சை மாவட்டத்தில் சில குறைபாடுகள் இருந்துக் கொண்டிருக்கின்றன. அந்தக் குறைபாடுகளையெல்லாம் போக்குவரதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* திரு. என். துரைபாண்டி : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, போக்குவரத்து மந்திரி அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். பொதுவாக சுதந்திரம் அடைந்தபின் மக்கள் போக்குவரத்து வசதிகளை அதிகம் பெற்றிருக்கிறார்கள். கிராமங்கள்தோறும், ஜில்லாக்கள்தோறும் போக்குவரத்துக்கு வேண்டிய வசதிகளைச் செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்பதை யாரும் மறுக்க முடியாது. அதே சமயத்தில் பட்டணத்தில் இருப்பவர்களுக்கு உள்ள வசதியை விட கிராமப் புறங்களில் உள்ளவர்களுக்கு உள்ள வசதிகள் குறைவாக இருக்கிறது. சுதந்திர நாட்டில் எல்லா வசதிகளையும் மக்கள் எந்த விதமான பாதுபாமின்றி அனுபவிக்க வேண்டும். பட்டணத்தை எடுத்துக் கொண்டால் குறைந்த சராசரி 10 பைசா என்று எல்லா இடத்திலும் இருக்கிறது. ஆனால் கிராமப் புறங்களில் உள்ளவர்கள் குறைந்த கட்டணமே 31 பைசா கொடுக்கவேண்டும். பட்டணத்தில் இருப்பவர்களை விட கிராமத்தில் உள்ளவர்கள் குறைந்த வருவாய் உள்ளவர்களாகத்தான் இருக்கிறார்கள். தாழ்வுத்து சிமென்ட் பாக்டரியில் வேலை பார்க்கிற ஒருவன் ஒரு நாளைக்கு 4½ ரூபாய் சம்பாதிக்கிறான். ஆனால் கிராமப் புறங்களில் வேலை செய்கிறவர்கள் ஒரு நாளைக்கு 1½ ரூபாய்தான் சம்பளம் பெறுகிறார்கள். ஒன்றரை ரூபாய் சம்பளம் பெறுபவன் மூன்று மைல் தூரம் போக வேண்டுமென்று சொன்னால் 31 பைசா கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. ஆனால் தாழ்வு யூத்திலிருந்து திருநெல்வேலிக்கு வருகிறவர்கள் 10 பைசாதான் கொடுக்கிறார்கள். ஆகவே, இந்தப் பாதுபாட்டை நீக்கவேண்டுமென்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நம்முடைய சர்க்கார் புரட்சிகரமாக நடக்கிறது. நாம் அதிக வேகமாக முன்னேறி வருகிறோம் என்பதை மறுக்க முடியாது. நமது அமைச்சர் மிகவும் திறமைசாலியென்று போற்றப்படுகிறார். அவர்களுடைய காலத்திலேயே மக்கள் ஆகாயத்தில் சஞ்சரிக்க வழி செய்ய வேண்டும். இன்றைய நிலையில் சென்னையிலிருந்து மதுரை செல்லக்கூடிய ஏர் லைன் நிறுத்தப் பட்டு விடுமா என்று பயப்படுகிறார்கள். திருச்சிக்கு ஏர் லைன் இருந்ததை நிறுத்தி விட்டார்கள் என்ற நிலைமையே இருந்தது. ஆகாய விமானத்தில் சென்னையிலிருந்து மதுரைக்கு 89 ரூபாய் டிக்கட் வைத்திருக்கிறார்கள். அதில் நான்கு பேர் அல்லது ஐந்து பேர்தான் பிரயாணம் செய்கிறார்கள். அதே சமயத்தில் ரயில் பஸ்கினால் சார்ஜைவிட பத்து அல்லது பதினாந்து ரூபாய் அதிகமாக, அதாவது 60 அல்லது 65 ரூபாய் வசூலித்தால் விமானத்தில் அவர்கள் செல்லக்கூடும். இப்போது இருக்கிற நிலைமையை நீடித்தால், ஆகாய விமானத்தில் செல்லுகிற நிலைமையெல்லாம் மந்திரிகளுக்கும், பெரிய மில் அதிபர்களுக்குந்தான் இருக்கிறது என்று எல்லா பொதுமக்கள் மத்தியிலும் பேசப்படுகிறது. ஆகவே, அந்தக் கட்டணத்தைக் குறைப்பதற்கு இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும்.

தமிழ் நாட்டு மக்கள் தைரியசாலிகள் என்று சொல்கிறார்கள். கடலைப் பார்க்காத மக்கள் புதிதாகக் கடற்கரைக்குச் சென்றால், கடல் அலையைப் பார்த்து பயத்தால் புருஷனுடைய கையைப் பிடித்து இழுக்கிறான். கிராமத்தில் இருந்து சென்னைக்கு வருகிறவர்கள் புதியதாகப் பார்ப்பதற்கு என்ன இருக்கிறது என்றால், எப்போதும் பார்த்துக் கொண்டிருக்கும்

[திரு. என். துரைபாண்டி] [16th March 1965]

மியூசியம், எப்போதும் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிற கடற்கரை, சினிமா தியேட்டர் ஆகியவைதான் இருக்கின்றன. ஆனால் பம்பாய் கடற்கரையில் ஜாலி போட் என்று வைத்திருக்கிறார்கள். அதே போன்று நம்முடைய சென்னையிலும் ஜாலி போட் என்று வைத்து சென்னைக்கு வருகிற மக்களை கடலில் போய்ப் பழக ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எனது தொகுதி மிகவும் போக்குவரத்துக்குக் கஷ்டமாக உள்ள இடம். அது மணற்பாங்கான இடம். ஜீப் காரைஜைத் திருநெல்வேலி ஜில்லாவில் பல இடங்களில் போடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். குறிப்பாக கன்னியாகுமரி ஜில்லாவுக்கும் திருநெல்வேலி ஜில்லாவுக்கும் இணைப்பு ரோடு புதியதாகப் போடப்பட்டிருக்கிறது. அதைத்தான் கோஸ்டல் ரோடு என்று சொல்லுகிறார்கள். அந்த ரோட்டில் பாலங்கள் இன்னும் முடியாமல் இருக்கின்றன. எனது தொகுதியிலிருந்து கனம் சவுந்திரபாண்டியன், எம்.எல்.ஏ.வின் தொகுதிக்குப் போகவேண்டுமென்று சொன்னால் இப்போது இருக்கிற முறைப்படி 67 மைல் சுற்றிப் போகவேண்டும். ஆனால் இந்த கோஸ்டல் ரோடில் போனால் எந்த ஊருக்கும் அவரது ஊருக்கும் 20 மைல்தான் இருக்கிறது. அந்த ரோட்டில் போக்குவரத்துக்கு ஒரு பஸ் ரூட் விட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். நமது அரசாங்க பஸ்கள் நாகர்கோவிலிருந்து அவருடைய ஊர் வரை வந்து கொண்டிருக்கிறது. அந்த பஸ்ஸை கூடன்குளம் வரை விடவேண்டுமென்ற முயற்சி செய்யப் பட்டது. அதைப் பற்றி அந்த ஆபீசில் போய்ப் பஸ் முறை சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அந்த பஸ் அந்த மூன்று மைல் தூரத்திற்கு இதுவரை நீடிக்கப்படுமில்லை. அந்த அதிகாரியிடம் அதைப் பற்றிப் பதில் கேட்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கன்னியாகுமரியிலிருந்து கோஸ்டல் ரோடு வழியாக நாடார் ஹிக்கு வந்து, திருச்செந்தூர், தூத்துக்குடி ரோட்டில் உடனடியாக சர்க்கார் பஸ்ஸை விடவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திருநெல்வேலியிலிருந்து எல்லாத் தாலுகாக்களுக்குத் துரித போக்கு வரத்து, எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. ஆனால் திசையன்வளை வட்டாரத்தில் இருந்து திருநெல்வேலிக்கு அதிக பஸ் ஓடினாலும் எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ் இதுவரையில் விடப்படவில்லை. ஆகவே உவரியிலிருந்து திருநெல்வேலி வரை எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ் விட வேண்டும். கன்னியாகுமரி ஒரு பெரிய சேஷத்திரம். அதேமாதிரி திருச்செந்தூரும். ஆகவே கன்னியாகுமரியிலிருந்து கோஸ்டல் லைன் வழியாக ஒரு எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ் திருச்செந்தூர் வரை விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் சிற்றுரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ப. உ. சண்முகம் : சட்டமன்றத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் போக்குவரத்து மான்யத்தின் மீது நண்பர் அழகமுத்து அவர்கள் தந்திருக்கிற வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து நான் சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். 12 கோடி 39 லட்சம் ரூபாய் வருமானம் உள்ள இந்த இலாகாவிற்கு 18 லட்சம் ரூபாய் மான்யக் கோரிக்கையாகக் கேட்கப்பட்டிருக்கிறது. ஏன் வரவு செலவுக் கணக்கைக் குறிப்பிட்டுச் சொல்கிறேன் என்றால் இந்த இலாகாவில் பணியாற்றுகிற ஊழியர்கள் மிகக் குறைவு என்ற என் எண்ணத்தை வெளிப்படுத்துவதற்காகத்தான் குறிப்பிட்டேன். இந்த இலாகாவில் பணியாற்றுகிற ஊழியர்கள் 510 ஊழியர்கள்தான் இந்த மாநிலம் முழுவதிலும் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஊழியர்கள் குறைவாக இருப்பதை குறைவாகச் சொல்லவில்லை. அப்படி எண்ணிக்கை குறைவாக இருப்பதினால் ஆக்ஸிடன்ட்ஸ், பல தவறுகள் நடக்கின்றன என்பதை அரசாங்கம் ஒத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். குறிப்பாக அப்படிக் குறைவாக இருப்பதனால்தான் வரி கொடாமை, எய்ப்பது, ஆக்ஸிடன்ட்ஸ் போன்ற பல தவறுகள் ஏற்படுவதோடு ஒவ்ரலோடு இருப்பதும் சர்வசாதாரணமாக இருக்கிறது என்பது என் அபிப்பிராயம். மாநிலம் முழுவதும் மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்கள் 53 பேர்கள்தான் இருக்கிறார்கள். 29 மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்ஸ், 24 அவரிஸ்டென்ட்

16th March 1965] [திரு. ப. உ. சண்முகம்]

மோட்டார் வெகிக்ளின்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்ஸ் ஆக 53 பேர்கள்தான் இருக்கிறார்கள். அப்படிக் குறைவாக இருப்பதினால்தான் ஒரு விபத்து ஏற்பட்டால் உடனடியாக அங்கு சென்று விபத்திற்குண்டான காரணங்களைக் கண்டு பிடிக்க முடியவில்லை. விபத்து ஏற்பட்டு முடிந்து விட்டால் தந்தி கொடுத்து, உதாரணமாக மாவட்ட தலைநகருக்கு தந்தி கொடுத்து மோட்டார் வெகிக்ளின்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர் வருவது என்றால் ஒன்றிரண்டு நாட்கள் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. அதனால் பாதையில் போக்குவரத்துக்கூட தடைப்படுகிறது. ஆகவே இதைத் தடுப்பதற்கும் தவிர்ப்பதற்கும், வரி கொடாமையைத் தவிர்ப்பதற்குமாக இன்னும் கொஞ்சம் அதிகமாக மோட்டார் வெகிக்ளின்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்களை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். என்னைக் கேட்டால் இரண்டு தாலாகாக்களுக்கு ஒரு மோட்டார் வெகிக்ளின்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர் வீதம் ஏற்படுத்தவேண்டும். ஜே.ஆர்.டி.ஓ. என்று சொல்லி ஐந்து மாவட்டங்களுக்கு மட்டும்தான் வைத்திருக்கிறார்கள். பாக்கி மாவட்டங்களுக்கு ஏற்படுத்தப்படவில்லை. காரணம் என்னவென்று புரியவில்லை. ஜே.ஆர்.டி.ஓ.-க்களை எல்லா மாவட்டங்களிலும் ஏற்படுத்தினால் நடைபெற வேண்டிய வேலைகள் துரிதமாக நடைபெற வசதி ஏற்படும். R. D. O.-க்களை R. T. O. ஆக போஸ்ட் செய்வது பற்றி என் கருத்தைத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஒரு வேளை அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிடக் கூடும், R. D. O.-க்கள்தான் பின்னால் R. T. A. ஆக வரக்கூடும் என்று. கலைக்டராக வந்தால் அவர்கள் R. T. A. ஆகிறார்கள். R. T. A. சட்டம் என்னவென்று புரிந்து கொள்ள இது பயிற்சி இடம் என்று சொன்னால் ஏற்றுக்கொள்வோம். ரெவன்யூ இலாகாவிலிருந்து சில பேர்களைப் போடுவதால் இந்த இலாகாவில் ஒரு புதிய ஊக்கத்தை ஏற்படுத்த முடியும் என்ற கருத்தை என்னால் ஏற்றுக் கொள்ள முடியவில்லை. இங்குள்ள ஊழியர்களுக்கு பதவி உயர்வு தடைப்படும் என்ற ஐயம் இருக்கிறது. இந்த R. D. O. க்கள் வேலையை செய்து கொண்டு அவர்கள் பரிபூர்ணமாக எல்லாம் கற்றுக் கொள்வதற்கு முடிவாகிறது என்று சொல்வதனால் அவர்கள் மீண்டும் மாற்றப்பட்டு புது R. D. O.-க்கள் நியமிக்கப்படுகிறார்கள். ஆகவே வேலைகள் நடைபெறுவதற்கு, அன்றாட வேலைகளுக்கு தடங்கல் ஏற்படுகிறது என்பதை வலியுறுத்திக் கூறிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். பொதுவாக மாநிலம் முழுவதிலும் 10 சத வீதம் ஓடுகிற வாகனங்களை அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்ற சர்க்கார் கருத்து சென்ற ஆண்டு சொல்லப்பட்டது. இந்த ஆண்டும் அதைக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் அப்படி பஸ்களின் எண்ணிக்கை 10 சத வீதம் அதிகமாகியிருக்கிறதா என்றால் நிச்சயமாக இல்லை. குறைவாகவே இருக்கிறது. அந்தக் குறைவைப் போக்க அடுத்த ஆண்டிலிருந்து அதைச் சரிப்படுத்த வேண்டுமென்று சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். விபத்துக்கள் பற்றி எனக்கு முன்னால் பேசிய மணி அவர்கள் ஒன்றைக் குறிப்பிட்டார்கள். லாரிகள் விபத்து ஏற்படலாம், பஸ் விபத்துக்கள் ஏற்படலாம். அப்படி விபத்து ஏற்பட்டால் அதை முதலாளிகள் லாபகரமாகக் கருதுகிறார்கள். காரணம் அவர்களுக்கு ஏற்படுகிற செலவைவிட அதிகமாக இன்ஷூரன்ஸ் க்ளெயிம் செய்து வாங்கி விடுகிறார்கள். ஆக, பஸ் முதலாளிகளுக்கு லாபகரமாக இருக்கிறது. ஆனால் அடிபடுகிற தொழிலாளர்களுக்கு அது லாபகரமாக இல்லை. நஷ்டமாகவே இருக்கிறது. மணி அவர்கள் சொன்ன இன்ஷூரன்ஸ் திட்டத்தை சர்க்கார் புனர் பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். 3 மாதத்திற்கு 1,500 ரூபாய் வரி கட்டுகிற லாரி முதலாளிகள், பஸ் முதலாளிகள் தொழிலாளர் இன்ஷூரன்ஸ் திட்டத்திற்காக 100 ரூபாய் கட்ட நத் வகையிலும் தயக்க மாட்டார்கள். அதனால் அவர்கள் பாதிக்கப்பட மாட்டார்கள் என்பது என் கருத்து. ஆகவே தொழிலாளர் இன்ஷூரன்ஸ் திட்டத்திற்கு முதலாளிகளிடம் இருந்து அந்தப் பணத்தை வசூல் செய்ய வேண்டும். கட்டாயம், ஒரு லாரி அல்லது பஸ்ஸுக்கு இவ்வளவு வரி என்று இருக்கிறபோது இன்ஷூரன்ஸ் திட்டத்திற்காக இவ்வளவு பணம் கட்டவேண்டுமென்று திட்டத்தை ஏற்படுத்தி அதனால் பாதிக்கப்படுகிற தொழிலாளர்களுக்காக இதை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்

[திரு. ப. உ. சண்முகம்]

[16th March 1965]

கொள்கிறேன். அதேபோல் ஓடுகிற கால அளவை, வேகத்தை சற்று துரிதப்படுத்தி நேரத்தைக் குறைக்க வேண்டும். பொதுவாக மாவட்டங்களில் ஓடுகிற பஸ்கள் மிகக் காலதாமதத்தோடுதான் ஓடுகின்றன. காரணம், ஓடுகிற நேரத்தைக் குறைக்காததில்தான். ஓடுகிற நேரத்தை குறைப்பதால் விபத்துக்கள் ஏற்படும் என்ற வாதத்தை ஒத்துக் கொள்ளமுடியாது. விபத்துக்கள் ஏற்படாமலேயே ஓடுகிற நேரத்தைக் குறைக்க முடியும். அப்படி செய்வதால் வசதி பெருகும். இதை உடனடியாகச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். திரு. கோதண்டராம பாகவதர் அவர்கள் குறிப்பிட்ட கருத்து பஸ், லாரிகளில் டாக்கோ மீட்டர் ஏற்படுத்த வேண்டும் என்பது. அதை வற்புறுத்திக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஒவ்வொரு லாரியிலும், பஸ்விலும் டாக்கோ மீட்டர்வை வைக்க வேண்டும். அவர்கள் ஒவ்வொரு கார்டையும் எடுக்கும்போது அதை மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டருக்கு அனுப்ப வேண்டும். ஓவர் ஸ்பீட் இருந்தால் அதைக் கண்டு பிடித்து அவர்களை சார்ஜ் ஷீட் செய்ய வேண்டும். இதைக் கட்டாயம் அமுல் நடத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். திரு. அழகமுத்து அவர்கள் பேசும்போது குறிப்பிட்டார்கள், டிக்கட்களை சில் வைத்து முன் கூட்டி பணம் செலுத்த வேண்டுமென்று. இந்தச் சர்க்கார் கள்ளப் பணத்தை கறுப்புப் பணத்தை ஒழிப்பதில் அக்கறையுள்ள சர்க்கார் என்று சொல்லப்படுகிறது. அப்படி உள்ளபடியே அந்த அக்கறை சர்க்காருக்கு இருந்தால் பஸ் டிக்கட்டுகளில் சர்க்கார் முத்திரை குத்தித்திற்கோ டிக்கட்களைக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற விதியை ஏற்படுத்த வேண்டும். அப்படிச் செய்வதால் டிக்கட்களைக் குறைத்து எழுதமுடியாது. வசூலையும் குறைத்து எழுத முடியாது. பஸ் முதலாளிகள் டிக்கட்களைக் கொடுப்பதற்கு முன்னால் அந்த டிக்கட் புத்தகத்தை தாலுகா அலுவலகத்திற்கோ அல்லது R.D.O. அலுவலகத்திற்கோ கொண்டு போய் முத்திரை போட்டுக் கொள்ள வேண்டும் என்று செய்ய வேண்டும். சர்க்கார் முத்திரை இல்லாத டிக்கட்டுகள் செல்லுபடியாகாது என்று உத்தரவு போட வேண்டும். வேரியேஷன் பற்றி கருத்து தெரிவிக்கப்பட்டது. திரு. கமலநாதன் அவர்கள் கிருஷ்ணகிரி ஹோசூரில் போகிற பஸ்ஸுக்கு 35 மைல்கள் இருந்தும் வேரியேஷன் வைத்துக் கொடுத்து விட்டார்கள் என்றார்கள். 15 மைல் தூரத்திற்கு ஷார்ட் ரூட் என்று பிரித்திருக்கிறார்கள். அப்படி அதற்கு 15 மைல் என்று நிர்ணயித்து விட்டு வேரியேஷன் என்ற பெயரால் ஏற்கெனவே 70 மைல்கள் ஓடுவதை 30 மைல்கள் நீட்டினால் அது எந்த வகையில் நியாயம்? அப்படி வேரியேஷன் கொடுப்பதைவிட ஷார்ட் ரூட் பஸ், அல்லது மீடியம் ரூட் பஸ் என்று எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். 15 மைல்களுக்கு உட்பட்ட தூரத்தைத்தான் அதற்குத்தான் வேரியேஷன் என்று வைத்துக் கொள்ள வேண்டும். அதற்கு மேல் வந்தால் புது ரூட் என்று வைத்து புது ரூட் கொடுக்க வேண்டும். சென்னையில் 5,000 டாக்கலிகள் ஓட வேண்டும் என்று சர்க்கார் சொன்னார்கள். சென்னையில் மொத்தமாகப் பார்த்தால் 1,845 டாக்கலிகள்தான் டிசம்பர் 31-ம் தேதி வரை ஓடுகிறது என்ற புள்ளிவிவரம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்படிக் குறைவாக ஓடக் காரணம், அதிகப்படியான வாகனங்கள், கார்கள் கிடைக்கவில்லை, ஆகவே இப்படி இருக்கிறது என்று குறிப்பிடுகிறார்கள். மொபைலில் எடுத்துக் கொண்டால் தமிழ் நாடு முழுவதும் 1,410 டாக்கலிகள்தான் ஓடுகின்றன. இது மிக மிகக் குறைவு. இந்த எண்ணிக்கையை உயர்த்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்த மாநிலத்தில் மட்டும் தான் பஸ் முதலாளிகளுக்கு ரேரிஸ்ட் பஸ் கொடுப்பது என்ற விதியிருக்கிறது. மற்ற மாநிலங்களில் ரேரிஸ்ட் பஸ்கள் வைத்துக் கொள்ள யாருக்கு வேண்டுமானாலும் லைசென்ஸ் கொடுக்கிறார்கள். அதேபோன்று இங்கும் ஏன் ஏற்படுத்தக்கூடாது என்று அமைச்சர் அவர்கள் யோசிக்க வேண்டும். கடைசியாக ஒன்றை மட்டும் குறிப்பிட்டு விட்டு முடித்துக் கொள்கிறேன். இந்த பஸ் விஷயமாக இதை தேசியமயமாக்க வேண்டும். அப்படி ஆக்காது போனால் அது நாட்டுக்கும் நல்லதல்ல, அரசாங்கத்திற்கும் நல்லதல்ல. ஏன் இந்த நேரத்தில் இதை வலியுறுத்துகிறேன் என்றால் வரப்போகிற நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திற்காக ஏராளமாக புது வரிகள் போடப்படுமோ என்று பத்திரிகைகளில்

16th March 1965] [திரு. ப. உ. சண்முகம்]

செய்திகள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. அப்படி புது வரிகள் போட்டு நாட்டு மக்களின் மேல் வரிச் சமையை ஏற்றுவதை விட்டு இந்த பஸ் தொழிலை தேசியமயமாக்கி விட்டால் மக்கள் மீதுள்ள வரிச்சமையை சற்று குறைக்க முடியும். எனவே அரசாங்கம் இதை யோசித்துப் பார்த்து பஸ் தொழிலை தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொண்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். நன்றி. வணக்கம்.

* திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த போக்குவரத்து மான்யத்தில் ஒருசில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். இதன் முன்பு, நம்முடைய ஜி.ஓ.க்களின் மூலம் அவைகளை அனுசரித்து நாம் போக்குவரத்தை நடத்திக்கொண்டிருந்தோம். சுப்ரீம் கோர்ட்டில் இந்த ஜி.ஓ.க்கள் செல்லாது என்று வந்ததின் பின்னால் செக்ஷன் 47-ன் கீழ் புது ரூட்டுகளைக் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். இருந்தாலும் கூட முன்னால் நாம் மனதில் வைத்துக் கொண்டிருந்தது போலவே, 15 மைல் வரை சாதாரண பஸ் ஆப்ப ரேட்டர்களுக்கும் 15 முதல் 75 மைல் வரை மீடியம் ஆப்பரேட்டர்களுக்கும் 75-க்கு மேல் ஸ்டீட் ஆப்பரேட்டர்களுக்கும் கொடுத்துக்கொண்டு வருகிறோம். அது நல்லதுதான், வரவேற்கத்தக்கதுதான். ஒரு சில நாட்களுக்கு முன்னால் நோட்டிபிகேஷன் ஸ்கீம்களை எல்லாம் மாடினப் செய்தோம். எழுபத்தைந்து மைல்களுக்குமேல் யாருக்கும் ரூட் கொடுப்ப தில்லை. அதற்குமேல் இருப்பதை ஸ்டேட் அன்டர்டேக் செய்து கொள்வது என்று தீர்மானிக்கப்பட்டிருக்கிறது. முன்னால் இருந்த ஜி. ஓ. பிரகாரம் 120 மைல்களுக்கு மேல் இருக்கின்ற ஸ்டீட் ரூட்டுகளை மட்டும் அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்வது என்றிருந்தது. அதைப்பற்றி இந்தப் புத்தகத்திலும் எழுதி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. காரணம் 75, 80 மைல்கள் என்றிருப்பதை எல்லாம் தனிப்பட்ட நபர்களுக்குக் கொடுத்து விட்டு, நீண்ட தூர ரூட்டுகளை மட்டும் சர்க்கார் எடுத்துக் கொண்டு தேசிய போக்குவரத்தாக எடுத்துக்கொண்டு நடத்துவதாக இருந்தால், அதிகமான லாபமும் வரும், அதே நேரத்தில் மெயின்டனன்ஸ் செய்வதற்கும் செலவு அதிகமாக ஆகாது. அந்த எண்ணத்தில் தான் 120 மைல்களுக்கு மேல் இருப்பதை எல்லாம் எடுப்பது வரவேற்கத்தக்கதாக இருக்கும். ஆனால் இப்போது மாடினப் செய்து நோட்டிபிகேஷன் செய்திருப்பதைப் பார்த்தால் 75-க்கு மேல் இருக்கின்ற ரூட்டுகளையும் சர்க்கார் எடுப்பது என்றிருக்கிறது. அதோடு மட்டுமல்ல, நோட்டிபிகேஷன் செய்து மாடினப் செய்ததில் ஒரு சில தவறுகள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன என்று எண்ணுகிறேன். அதாவது டிராப்ட் ஸ்கீம்க்கும் நோட்டிபிகேஷன் செய்த final ஸ்கீம்க்கும் வேறுபாடு இருக்கிறது. சட்டப்படி, விதிகளின்படி இது சரியல்ல என்று நினைக்கிறேன். அதோடு ஸ்கீமைப்பற்றி செய்தித் தாளில் விளம்பரம் செய்யவேண்டும் என்றிருக்கிறது. ஆனால் இங்கே நாம் பின்னால் விளம்பரம் செய்திருக்கிறோம். முழு விளம்பரமாக இல்லாமல் ஏதோ ஒரு சிறிய அறிவிப்பு தான் செய்திருக்கிறார்கள். இதெல்லாம் சர்ச்சைக்குரிய விஷயங்களாக இருக்கின்றன. இவைகள் எல்லாம் ஸ்பெண்டன்ஷியல் கம்பன்செயிண்ட் ஸாக் இருக்கின்றன. ஒரு சிறிய அறிவிப்பை மட்டும் விளம்பரம் செய்தால் போதுமா, முழுவதும் விளம்பரம் செய்யவேண்டுமா, அல்லது டிராப்ட் ஸ்கீமையும் சேர்த்து விளம்பரம் செய்யவேண்டுமா என்பதையும் பார்க்கவேண்டியிருக்கிறது. அதோடு விளம்பரம் செய்வதிலும் 30 நாட்கள் அப்ஜக்ட்ஷன் போடுவதற்குரிய அவகாசம் கொடுக்கவேண்டுமா என்கின்ற பல சிக்கல்கள் இதிலிருந்து எழுகின்றன. இந்த சிக்கல்களை எல்லாம் தீர்க்காததின் காரணமாக பல வக்கீல்களுக்குக் கூட வேலையில்லாத நிலைமை உண்டாகியிருக்கிறது. அரசாங்கம் இதைத் தீவிரமாக யோசித்துப் பார்த்து இந்தச் சிக்கல்களை எல்லாம் தீர்த்து வைத்து, சுமுகமான ஒரு நிலைமையை ஏற்படுத்த வேண்டியது மிகவும் அவசியம். அப்படி வரும்போது யார் யார் எந்தெந்த நிலையில் இருக்கிறார்கள் என்பதைவெல்லாம் தெரிந்து கொள்ள முடியும்.

ஆர்.டி.ஓ. ஆபீஸ்களிலும், ஆர்.டி.எ. ஆபீஸ்களிலும் போதிய வசதியில்லாமல் இருக்கிறது. ஆர்.டி.எ. கூட்டம் நடக்கும்போது அங்கே பல வக்கீல்கள் வருகின்றார்கள். அப்படி வரும்போது அங்கே சரியாக

[திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

[16th March 1965]

உட்காருவதற்குக்கூட நாற்காலிகள் கிடையாது. நாற்காலி இருந்தால் மேஜை இராது, அப்படியே நாற்காலிகள் இருந்தாலும் ஓட்டை நாற்காலிகள், அதில் ஒன்றில் இரண்டு கால்கள் போயிருக்கும், இன்னொன்றில் ஒரு கால் போயிருக்கும். போக்குவரத்து இலாகாக்களின் மூலம் அரசாங்கத்திற்கு நல்ல வருமானம் வருகிறது. அப்படியிருக்கும்போது இவற்றிற்கு மட்டும் ஏன் செலவு செய்ய மனம் வரவில்லை என்று தெரியவில்லை. இனிமேலாவது கனம் அமைச்சர் அவர்கள் இதில் சிறிது கவனம் செலுத்தி இந்தத் தொல்லைகள் எல்லாம் இல்லாதவாறு, ஆர்.டி.எ.-க்கு நல்ல அழகான ஆபீஸ்ஸும், நல்ல பர்னிசர் எல்லாம் அமைத்து கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஆர்.டி.எ. மாதம் ஒரு முறையாவது கூடுகிறது. இது மட்டும் அல்ல. ஆர்.டி.எ. போன்றவைகளுக்கு மட்டுமல்ல, இம்மாதிரிப்பட்ட கூட்டங்கள் நடப்பதற்கு இதே கட்டத்தைக்கூட கல்கர் அவர்கள் உபயோகித்துக் கொள்ளலாம். அழகான ஆபீஸ்கள் எல்லாம் இருந்தால்தான் “கோர்ட் அட்மோஸ்பீர்” இருக்கும். அவ்விதமான ஒரு அட்மோஸ்பீர் இருக்கின்ற வகையில் கவனம் செலுத்துவது அவசியம் என்பதை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, ஒரு பஸ்காரர், இரண்டு பஸ்காரர்கள், லாரிக் காரர்கள் இவர்களுக்கெல்லாம் வரி அதிகமாக இருக்கிறது. இதை நான் சொந்த அனுபவத்தில் சொல்லுகிறேன். விங்கிள் பஸ் வைத்து நடத்தக்கூடியவர்களுக்கு இம்மாதிரி தாங்க முடியாத அளவிற்கு வரி இருப்பதால், அவர்களுடைய எஃப்.பி.யின்வரி இன் ஆப்ரேஷன் குறைந்து போய் விடுகிறது. இதன் காரணமாக, தங்கனிடம் இருக்கும் ஒரு பஸ்ஸையும் பெரிய பஸ் ஆப்ரேட்டர்களிடம் கொடுத்துவிடக்கூடிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. சிறிய பஸ்காரர்களும் இந்த நாட்டில் நல்ல முறையில் தங்கள் தொழிலை நடத்த வேண்டும் என்ற சமதர்ம கொள்கையின் அடிப்படையில் பார்த்தால் அவர்களுக்கு நாம் உற்சாகம் அளிக்க வேண்டியது மிகவும் அவசியம். ஆகவே இப்பிரேப்பட்ட சிறிய பஸ் சொந்தக்காரர்கள் வரிக் கொடுமையினால் பாதிக்கப் படாமல் இருக்கின்ற அளவிற்கு நாம் அவர்களுக்கு சலுகைகள் அளிக்கவேண்டும். லாரிகளை வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்களுக்கும் வரியை நாம் அதிகமாக ஏற்றியிருக்கிறோம். இதையும் ஓரளவுக்கு குறைக்க முடியுமா என்பதையும் பார்க்க வேண்டியது மிக மிக அவசியம்.

ரேரிஸ்ட் பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில், பெரிய பஸ் முதலாளிகளுக்கு ரேரிஸ்ட் பஸ்களை வைத்துக்கொள்வதற்கு லைசென்ஸ் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. ஆனால் ரேரிஸ்ட் பஸ்களை விடுவதில் சாதாரண ஸ்பேர் பஸ்களை விடுவது என்று லைசென்ஸ் வாங்கிக்கொள்கிறார்கள். இந்த ஸ்பேர் பஸ்களில் எல்லா வசதிகளும் இருப்பதில்லை. 100 மைல், 80 மைல் என்று போகும்போது, நமது சென்னை நகர் போன்று இருக்கின்ற நகரங்களை எல்லாம் வந்து பார்க்கவேண்டும் என்று வரும்போது, வருகின்ற பஸ்களில் நல்ல வசதியிருக்கவேண்டும். முக்கியமாக ரேரிஸ்ட் பஸ்களில் எல்லாம் டாய்லெட் லெட் போன்ற வசதிகள் எல்லாம் இருக்கவேண்டியது அவசியம். சாதாரண ஸ்பேர் பஸ்களை ரேரிஸ்ட் பஸ்களாக உபயோகிப்பதால் ரேரிஸ்ட்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். இதன் காரணமாக நம்முடைய மாநிலத்தைப் பற்றிய பெயர் கெட்டு விடும். இங்கே வருகின்றவர்கள் நம்மைப்பற்றி குறைவாக எடை போட ஆரம்பித்துவிடுவார்கள். ஆகவே எந்தப் பெரிய முதலாளியாக இருந்தாலும் சரி, சிறிய பஸ் முதலாளியாக இருந்தாலும் சரி, ரேரிஸ்ட் பஸ்களுக்கு லைசென்ஸ் கொடுக்கவேண்டும் என்றால், எல்லா வசதிகளும் கொண்ட லக்ஷ்வரி பஸ்களை luxury coaches with all the facilities such as mike, toilet, etc. இவைகளைத் தான் ரேரிஸ்ட் பஸ்களாக உபயோகிக்க வேண்டும் என்று அவர்களுக்கு கண்டிப்பாக சொல்லிவிட வேண்டும். ரேரிஸம் என்பது இப்போது பெரிய இண்டஸ்ட்ரியாக இருக்கிறது. இதன் மூலமாக நமக்கு அந்நியச் செலாவணியைப் லாபப்படுகிறது. குறிப்பாக தமிழ் நாட்டில் ரேரிஸம் பெருகி வருகிறது. இதையெல்லாம் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சிந்தித்துப்

16th March 1965] [திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

பார்த்து டிரீஸ்திற்காக விடப்படும் பஸ் பெர்மிட் சாதாரண ஸ்பேர் பஸ்களுக்குக் கொடுக்காமல் லக்ஷ்வரி கோச்சுக்கு மட்டும் கொடுக்கிற வகையில் ஏதாவது சட்டிட்டிங்களை வைத்தால் மிகவும் வரவேற்கத்தக்கதாக இருக்கும் என்பதை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, வேரியேஷனைப்பற்றி திரு. சண்முகம் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். எல்லா பஸ்களுக்கும் இப்போது வேரியேஷன் கொடுப்பதில்லை. சாதாரணமாக 200 மைல்கள் ஓட வேண்டும் என்றிருந்தால், அதை சிங்கிள் டிரிப்பாக விடுவதை விட அதிகமாக 70 மைல்கள் 100 மைல்கள் என்று இரண்டு டிரிப்பாக வேரியேஷன் செய்து கொடுத்தாலும் அதில் தவறு ஒன்றுமில்லை. அப்படியில்லாமல் துண்டு துண்டாக வேரியேஷன் இருக்கவேண்டுமென்றால் 15 மைல் என்றிருக்கக் கூடிய ஷரட் ரூட்டுகளில்தான் விட வேண்டும். ஆகவே 200 மைல்கள் வரை வேரியேஷன் என்றிருந்தாலும் எங்கெங்கு தேவையாக இருக்கிறதோ அவைகளுக்குத் தகுந்தவாறு போக்குவரத்து வசதியை அதிகரிக்கவேண்டும். குறிப்பாக பஸ் ஸ்டான்ட்களைப் பொறுத்த வரையில் முனிசிபாலிட்டிகளுக்கும், பஞ்சாயத்துக்களுக்கும் 2½ கோடி ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதில் ஒரு பஸ் ஸ்டான்ட்களுக்குக் கூட உபயோகப்படுத்தவில்லை என்பதை நாங்கள் கணக்குக் கமிட்டியில் பார்த்தோம். ஏன் இதை முனிசிபாலிட்டிகள், பஞ்சாயத்துக்கள் பயன்படுத்திக்கொள்ளவில்லை, இதற்கு என்ன காரணம், இதை நல்லமுறையில் பயன்படுத்திக்கொள்வதற்கு என்னென்ன உதவி செய்யவேண்டும் என்பதை எல்லாம் ஆராய்ந்து பார்த்து, எல்லா இடங்களிலும் பஸ் ஸ்டான்ட்களை நல்லமுறையில் நிறுவுவதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டியது மிக மிக அவசியம் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். நம்முடைய மாநிலத்தைப் பொறுத்த வரையில் தனியார் துறையாக இருந்தாலும் சரி, சர்க்கார் துறையாக இருந்தாலும் சரி, பஸ் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில் நல்ல பெயர் வாங்கியிருக்கிறது. அதோடு இன்னும் தேவையாக இருக்கின்ற சிறிய சிறிய வசதிகளையும் செய்து கொடுத்துவிட்டால் இன்னும் நல்ல முறையில் சிறந்த முறையில் போக்குவரத்து இந்த மாநிலத்தில் நல்ல பெயரை வாங்கும் என்பதைக் கூறிக்கொள்கிறேன். முக்கியமாக சென்னை மாநிலத்தில்தான் இந்தியாவில் எங்கும் இல்லாத அளவிற்கு அதிகமாக வரி கூடுதலாகப் போடப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே இதை முடிந்த வரைக்கும் குறைக்கின்ற முறையில் ஏதாவது சலுகைகள் கொடுத்தால் சாவச் சிறந்ததாக இருக்கும் என்று கூறி என் வார்த்தைகளை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மான்யக் கோரிக்கை சம்பந்தமாக நடந்த இந்த விவாதத்தில் கலந்து கொண்டு பேசிய அங்கத்தினர்கள் சொன்ன பல பிரச்சனைகளுக்கு இந்த அறிக்கையிலேயே பதில் சொல்லுகின்ற வகையில் விளக்கமாக விவரங்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஒன்றிரண்டு விஷயங்களை மட்டும் நான் பொதுவாக சொல்லிவிட்டு, தனித்தனியாக கனம் அங்கத்தினர்கள் கூறிய சில கருத்துக்களுக்குச் சர்க்காருடைய பதிலை தெரிவிக்கலாம் என்று நினைக்கிறேன். முக்கியமாக சென்ற ஆண்டில் நாம் எடுத்துக் கொண்ட ஒரு நல்ல நடவடிக்கை என்னவென்று சொன்னால், சென்னையில் இருக்கின்ற டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனரிடத்தில் அதிகாரங்கள் எல்லாம் சேர்ந்து இருக்கவேண்டாம் என்று கருதி, பல அதிகாரங்களை இப்போது ஆர்.இ.ஏ.-க்களிடம் பிரித்துக் கொடுத்திருக்கிறோம்.

முன்பு ஒரு ரூட் திறக்கவேண்டும் என்று சொன்னால், அதற்காக ஒரு சிபாரிசு ஆர்.இ.ஏ.-யிடமிருந்து வரவேண்டும். அதன் பிறகு டிரான்ஸ் போர்ட் கமிஷனர் சரி என்று ஒத்துக்கொள்ளவேண்டும். ஒத்துக் கொண்ட பிறகு திரும்ப ஆர்.இ.ஏ.-யிடம் போய், ரூட் யாருக்குக் கொடுப்பது என்று தீர்மானம் செய்யவேண்டும். இப்போது நாம் வகுத்திருக்கிற விதிகளின்படி அங்கு இருக்கிற ஆர்.இ.ஏ. பார்த்து தன்னுடைய ஜில்லாவில் ஒரு ரூட் திறக்கவேண்டுமென்று நினைத்தால் அவர் தானே

11-00
a.m.

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [16th March 1965]

திறந்து விடலாம். அது சம்பந்தமாக டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனருடைய உத்தரவைப் பெறத் தேவையில்லை. இதனால் டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனரிடம் அப்பீல் போடும் இடத்தையும் எடுத்து விட்டோம். ஆர்.இ.ஏ. முடிவு செய்து அதற்கு மேல் டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனரிடம் அப்பீல் என்று இருந்தால் அதனால் ஏற்படும் காலதாமதத்தைத் தவிர்க்க அதை எடுத்துவிட்டோம். இன்னும் ஆர்.இ.ஏ.-க்களுக்கு ஒரு சிபாரிசு செய்திருக்கிறோம். அது என்னவென்றால், ஒரு ரூட் திறக்கவேண்டுமென்று சொன்னால் அவரவர்களுடைய டிஸ்ட்ரிக்ட் டெவலப்மென்ட் கவுன்ஸில் இருக்கிறதே அதிலே வைத்து, அது குறித்து அவர்களுடைய அபிப்பிராயம் என்ன என்று பார்த்துச் செய்யவேண்டும். என்று ஒரு சிபாரிசு செய்திருக்கிறோம். டிஸ்ட்ரிக்ட் டெவலப்மென்ட் கவுன்ஸில் சொன்ன எல்லா ரூட்டுகளையும் திறக்கவேண்டுமென்று சொல்வது அது அட்வைஸரியாக இருக்காது. அதுவே ரூட் கொடுக்கும் அதிகாரியாக மாறி விடும். டிஸ்ட்ரிக்ட் டெவலப்மென்ட் கவுன்ஸில் என்பது ஒரு அட்வைஸரி கவுன்ஸில். அவர்கள் என்ன சிபாரிசு செய்கிறார்களோ அதைப் பார்த்து அந்த சிபாரிசு அடிப்படையில் ஆர்.இ.ஏ. அந்த ரூட்டுகளை ஒப்பன் செய்யலாம். இண்டர்-டிஸ்ட்ரிக்ட் ரூட்டாக இருக்குமானால், இரண்டு ஜில்லாக்களுக்கிடையே போகக் கூடிய ரூட்டாக இருக்குமானால், சம்பந்தப்பட்ட இரு ஆர்.இ.ஏ.-க்களும் ஒத்துக்கொண்டால் அது சம்பந்தமாக சர்க்காரிடத்தில் வரத் தேவையில்லை என்றும் உத்திரவு போட்டிருக்கிறோம். தஞ்சை திருச்சி என்று எடுத்துக்கொண்டால் அங்கு இருக்கிற இரண்டு ஆர்.இ.ஏ.க்களும் ஒத்துக்கொண்டால் ரூட்டைத் திறந்து விடலாம். அது குறித்து டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனரிடம் அல்லது சர்க்காரிடம் வந்து உத்திரவு பெறத் தேவையில்லை. அந்த அளவுக்கு உத்திரவு போட்டு விட்டோம். அவர்கள் இருவரும் ஒத்துக்கொள்ளவில்லை என்று சொன்னால், அவர்கள் இருவருக்குமிடையே அபிப்பிராயபேதம் இருக்கிறது என்று சொன்னால் தான் சர்க்காரிடத்தில் வரவேண்டுமே தவிர வேறு விதத்தில் சர்க்காரிடத்தில் வர வேண்டிய அவசியம் இல்லை.

அடுத்தாற்போல், முன்பெல்லாம் லாரிக்கு பர்மிட் வாங்கவேண்டும், டாக்ஸிக்கு பர்மிட் வாங்கவேண்டும் என்று சொன்னால் சில தொல்லைகளெல்லாம் இருந்தன. இப்போது போட்டிருக்கிற விதிகளின்படி யார் அப்பீல் செய்தாலும் கொடுத்து விடச் சொல்லி விட்டோம். லாரியானாலும், டாக்ஸியானாலும் யார் அப்ளிகேஷன் போட்டாலும் கொடுத்து விடலாம் என்று போட்டு விட்டோம். ஒழுங்காக ஓடக் கூடிய நல்ல வண்டி இருக்கிறது, பிரேக் சர்ட்டிபிகேட் எல்லாம் வைத்திருக்கிறார்களா என்று பார்த்து, சர்க்காருக்குக் கட்ட வேண்டிய பணத்தைக் கட்டிவிட்டால் பர்மிட் வழங்கவேண்டுமென்று சொல்லி, அவைகளெல்லாம் தாராளமாக ஓட வழி செய்திருக்கிறோம். இன்னும் ஒன்று நான் யோசனை செய்து கொண்டிருக்கிறேன். அதாவது பர்மிட்டையே எடுத்து விடலாமா என்பது. இப்போது பர்மிட் வாங்கவேண்டியிருக்கிறது. அதையும் எடுத்து விட்டு இஷ்டப்படி ஓட்டலாம் என்று சொல்லலாமா என்று யோசனை செய்து கொண்டிருக்கிறேன். ஆனால் பர்மிட் இருந்தால்தான் ஸ்டாடிஸ்டிக்ஸ் இருக்கும்—கணக்கு இருக்கும். அப்போதுதான் வரி கொடுத்தார்களா இல்லையா என்று பார்க்க முடியும். அந்த ஒரு கஷ்டத்திற்காகத்தான் பர்மிட் என்ற நிலைமையை வைத்திருக்கிறோம். ஆனால் இப்போது வசூத்திருக்கிற விதிகளின்படி யார் அப்பீல் செய்தாலும் அவர்களுக்குக் கொடுத்து விடவேண்டும்மென்று சொல்லி விட்டதால் அந்த நிலை இப்போது ஒரு சங்கடத்தை உண்டாக்கவில்லை. சொல்லப் போனால் வேகமாக லாரிகளும் டாக்ஸிகளும் நம் ராஜ்யத்தில் வளரக் கூடிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, பர்மிட் கொடுக்கிற விதிகளை எடுத்துக்கொண்டால் கூட, முதலிலே எந்த வித விதிகளும் இல்லாமல் சட்டம் மட்டும் இருந்தது. ஹைக்கோர்ட்டில் ஒரு தீர்ப்பு கொடுத்தார்கள். அந்தத் தீர்ப்பிலே “நீங்கள் விதிகள் போடவேண்டும், யாருக்குக் கொடுக்கவேண்டுமென்று விதிகள் போட வேண்டும், கம்பெனியாக இருந்தால் ஒரு மார்க், கோவாப்ப

16th March 1965]

[திரு ஆர். வெங்கட்டராமன்]

ரேட்டில் சொஸைட்டியாக இருந்தால் ஒரு மார்க் என்ற முறையில் மார்க் ஸிஸ்டம் போட்டு விதிகள் போடவேண்டும்” என்று சொன்னார்கள். கோர்ட்டிலே சொன்னபடி விதிகள் பிறப்பித்தோம். அதன் பேரில் ஒரு வர் சப்ரீம் கோர்ட்டில் அப்பீல் போட்டார்கள். அவர்கள் சொல்லி விட்டார்கள், எந்தவித விதியையும் பிறப்பிப்பது தவறு, இந்தமாதிரி விதிகளைப் பிறப்பிப்பதற்கு சர்க்காருக்கு அதிகாரம் இல்லை. “க்வாலி-ஜூடிஷியல் அத்தாரிட்டியைக் கட்டுப்படுத்துவது சரியல்ல” என்று சொன்னார்கள். இப்போது விதிகளை எடுத்துவிட்டோம். கோர்ட் தீர்ப்பு எப்படி இருக்கிறதோ அதற்குக் கட்டுப்படுகிறோம். விதிகள் போட வேண்டுமென்று சொன்னார்கள்—போட்டோம். விதிகள் போடுவது தவறு என்று சொன்னார்கள்—எடுத்து விட்டோம். இப்போது எந்த விதியும் இல்லை. க்வாலி-ஜூடிஷியல் அத்தாரிட்டியாக இருப்பதால் அவர்கள் பார்த்துச் செய்வார்கள். அவர்கள் கொடுக்கிற தீர்ப்பின் பேரில் சர்க்காருக்கு எந்த வித அப்பீலும் கிடையாது. அவர்கள் கொடுக்கிற தீர்ப்பின் பேரில் ஸ்டேட் அப்பீலேட் டிரிப்யூனலுக்கு அப்பீல் செய்ய வேண்டும். அங்கே அவர்களுக்கு நிவாரணம் கிடைக்கவில்லை என்றால் அதற்கு மேலே ஹைக்கோர்ட், சப்ரீம் கோர்ட் வரையில் போக இடம் இருக்கிறது. ஆகவே சர்க்காருக்கு இந்த பர்மிட் கொடுக்கும் வேலையில் எந்தவித அதிகாரத்தையும் இப்போது வைத்துக்கொள்ளவில்லை. கனம் உறுப்பினர் ஒருவர் சப்-கோர்ட்டுக்கு கொடுத்தால் என்று சொன்னார்கள். சப்-கோர்ட்டுக்கு கொடுத்தால் மக்களுக்கு நன்மையா என்று பாரக்கவேண்டும். ஒரு ரூட் திறக்க வேண்டுமா, வேண்டாமா என்று ஒரு கோர்ட் தீர்மானிக்க முடியாது. அங்கு இருக்கிற சூழ்நிலை, மக்கள் தேவை எல்லாம் கலெக்டருக்குத்தான் தெரியுமே தவிர கோர்ட்டுக்குத் தெரியாது. அதனால்தான் கலெக்டரிடம் இந்த அதிகாரத்தை வைத்திருக்கிறோம். அவர்கள் பார்த்து ஒரு ரூட் திறக்க வேண்டும் அல்லது வேண்டாம் என்று தீர்மானம் செய்வார்கள். ஒருவர் ரூட் திறப்பது, மற்றொருவர் பர்மிட் கொடுப்பது என்றால் சிக்கல்கள் ஏற்படும். கலெக்டரிடம் நம்பிக்கையிலே என்று சொன்னால் சப்-கோர்ட்டிடமும் நம்பிக்கையிலே என்று சொல்லுவார்கள். கலெக்டரிடமிருந்து சர்க்காருக்கு அப்பீல் இருக்கிறது என்றால் சொல்லலாம். சர்க்காருக்கு அப்பீல் இருப்பதால் அவர்களிடம் வரும்போது தங்களுக்கு வேண்டியவர்களுக்குச் செய்வார்களோ என்று சொல்லலாம். அப்பீலானது ஸ்டேட் அப்பீலல்லப் டிரிப்யூனலுக்கும், அதற்கு மேல் இருக்கிற கோர்ட்டுக்கும் தான் இருக்கிறது என்று சொன்னால் இதில் எந்த விதத் தவறுதல்களுக்கும் இடம் இல்லை என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இப்போது ரூட்டுகள் கொடுக்கும் நிலைமையிலே அப்படியே கோர்ட்டு களுடைய அதிகாரத்திற்கு விடவேண்டும். அதில் எந்த விதமான விதிகளும் இருக்கக்கூடாது என்று சொல்லிவிட்ட காரணத்தினால் கோவாப்ப ரேட்டில் சொஸைட்டியாக இருந்தாலும் சலுகை காட்ட முடியாது, ஹரிஜனங்களாக இருந்தாலும் சலுகை காட்ட முடியாது. க்வாலி-ஜூடிஷியல் அத்தாரிட்டிக்கு எந்த வித டைரக்ஷனையும் சர்க்காரிலிருந்து கொடுக்க முடியாது. அவரவர்கள் தகுதி, யோக்கியதாம்சம் எல்லாவற்றையும் வைத்து அவர்கள் யாருக்குக் கொடுக்கிறார்களோ அவர்களுக்குத்தான் கிடைக்கும். சர்க்காரைப் பொறுத்த வரையில் யார் ஓட்டுகிறார்கள் என்று கவலை இல்லை. யார் ஓட்டினாலும் வரி நிச்சயம் வரும். சர்க்காரைப் பொறுத்த வரையில் வரவேண்டியது வந்து கொண்டிருக்கும். கோவாப்ப ரேட்டில் சொஸைட்டி ஓட்டினாலும், ஹரிஜனங்கள் ஓட்டினாலும், அல்லது கனம் அங்கத்தினர் தக்ஷிணமூர்த்தி கவுண்டர் அவர்கள் கம்பராமாயணத்திலிருந்து பாட்டைச் சொல்லி வேகமாக ஓட்டினாலும்....(சிரிப்பு) சர்க்காருக்கு இதிலே எந்தவிதமான விருப்பு—வெறுப்பு கிடையாது என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.....

கனம் சபாநாயகர் : இதற்கு ஏதாவது பாட்டு இருக்கிறதா ? (சிரிப்பு.)

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அடுத்தபடியாக, கோர்ட்டிலே மற்றொரு தீர்ப்பின் காரணமாகச் சில கஷ்டங்கள் ஏற்பட்டன. நாஷனலை ஸேஷன் செய்கிறபோது ஒரு நோட்டிஃபிகேஷன் போட்டோம். அந்த

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [16th March 1965]

நோட்டீஃபிகேஷனில், சர்க்கார் குறிப்பிடுகிற ரூட்டுகளில் எக்ஸ்க்ளூசிவ் ஆப்பரேஷன் இருக்கிறது, தனிப்பட்ட உரிமை இருக்கிறது என்று போட்டிருந்தோம். அது சம்பந்தமாக ஒரு கேஸ் சுப்ரீம் கோர்ட் வரையில் சென்றபோது, தனிப்பட்ட உரிமை சர்க்காருக்கு இருக்கிற காரணத்தினால் அந்த ரூட்டுக்குள் வேறு எந்த வண்டியும் ஓடக் கூடாது என்று தீர்ப்பு கொடுத்தார்கள். ஆனால் சர்க்கார் நோக்கம் அது அல்ல. நாங்கள் போட்ட நோட்டீஃபிகேஷன், இரண்டு இடங்கள் இடையே 120 மைல் இருக்கும்போது, உதாரணமாகச் சொன்னால் திருச்சியிலிருந்து கன்னியாகுமரி வரையில் ரூட் என்றால், திருச்சி—கன்னியாகுமரி ஆகிய இரண்டு இடங்களுக்குள் பஸ் ஓட்டுகிற உரிமை சர்க்காருக்கு பிரத்தியேகமாக, தனிப்பட்ட உரிமையாக இருக்கவேண்டும் என்று நோட்டீஃபிகேஷன் செய்தோம். இடையில் யாரும் ஓட்டக் கூடாது என்ற எந்தவித அப்ஜெக்ட்ஷனோ அல்லது வாதமோ நாங்கள் சொல்லவில்லை. நோட்டீஃபிகேஷனைப் படித்துப் பார்த்து, சட்டங்களை ஆராய்ந்து யாரும் இடையில் பஸ் ஓட்டக் கூடாது என்று தீர்ப்புக் கொடுத்தார்கள். அதற்காக சட்டத்தை மாற்றி இடையிலே யார் வேண்டுமானாலும் ஓட்டலாம், 75 மைல்களுக்கு மேல் இல்லாமல் இடையிலே சர்க்கார் பஸ் ஓடுகிற ரூட்டிலேயே ஓட்டலாம் என்று ஏற்பாடு செய்ய உத்தேசித்திருக்கிறோம். கனம் அங்கத்தினர் திருமதி அனந்த நாயகி அவர்கள் இந்த விதியும் ஹைகோர்ட்டில் இருக்கிறது என்று சொல்லுகிறார்கள். தீர்ப்புக்குப் பிறகு நாம் அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகள் என்னென்ன வேண்டுமோ அவைகளை எடுப்பதற்கு தயாராக இருக்கிறோம். சர்க்காரைப் பொறுத்த அளவிலே, 120 மைல் அளவிலே பஸ் ரூட்கள் ஓட்டவேண்டும் என்பதுதான் அபிப்பிராயம். இடையிலே இருக்கிற இடங்களுக்கு தனியார் ஓட்டவேண்டும் என்பதுதான் எங்களுடைய கருத்து. அதை நிறைவேற்றுவதற்கு சட்டத்தில் என்ன மாறுதல் செய்யவேண்டுமானாலும், விதிகளில் என்ன மாறுதல்கள் செய்ய வேண்டுமானாலும் அவற்றைச் செய்வதற்கு சர்க்கார் தயாராக இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

“வேரியேஷன்” சம்பந்தமாக பழைய கதைதான் பேசப்பட்டது. போன அசெம்பிளிக் கூட்டத்தில் நாம் இதற்கான சட்டத்தை பாஸ் செய்திருக்கிறோம். 15 மைல்களுக்கு மேலே வேரியேஷன் கொடுக்கவே கூடாது என்று தீர்மானமாக சட்டம் பாஸ் செய்து விட்டோம். இதற்கு முன்பு ஏதாவது நடந்ததோ என்னவோ தெரியாது. திரு. ஷண்முகம் அவர்கள் 30 மைலுக்கு வேரியேஷன் கொடுக்கலாம் என்று சொன்னதற்கும், திருமதி அனந்தநாயகி அவர்கள் இல்லை, 70 மைல், 80 மைல்களுக்குக் கொடுக்கலாம் என்று சொன்னதற்கும், இரண்டிற்கும் இடையே இல்லை. சட்டப்படி 15 மைல்களுக்கு மேல் வேரியேஷன் கொடுக்கக்கூடாது என்று தான் நாம் தீர்மானம் செய்து விட்டோம் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தாற்போல், லாரி சம்பந்தமாக இரவிலே ஓட்டலாமா, கூடாதா என்ற ஒரு பிரச்சனையைப்பற்றி சொன்னார்கள். லாரி இரவில் ஓட்டலாமா என்பதைப் பற்றி முன்பே ஒரு தரம் ஆராய்ந்தோம். பொது மக்களுக்கு முக்கியமாக நம்முடைய வர்த்தக வியாபார வளர்ச்சிக்கு இரவிலே லாரி ஓட்டக்கூடாது என்று சொல்லுவது தடையாக இருக்கும். குறிப்பாக காய்கறிகள் இரவோடு இரவாய் வந்து சேரவேண்டும். மற்ற சில பண்டங்களும் வந்து சேரவேண்டும், பால் முதலியவைகள் நமக்கு வந்து சேரவேண்டும். எந்த வளர்ச்சி அடைகிற நாட்டிலும் இந்த விதமாக லாரிகள் இரவிலே ஓட்டக்கூடாது என்று தடை செய்யவில்லை. கனம் அங்கத்தினர் திரு. மணி அவர்கள் சொன்னது போல இரண்டு டிரைவர்கள் போட்டுக் கொள்ள வேண்டும் என்று சொல்லுவது நியாயமாக இருக்கும், பொருத்தமாக இருக்கும். முதலில் 12 மணியிலிருந்து 3 மணி வரையிலும் ஓட்ட வேண்டாம் என்று நாம் விதி போடப்போம்து, அதற்கு மறுப்புச் சொல்லி பலர் வந்து என்னிடம் தங்களுடைய கஷ்டங்களை எடுத்துரைத்தபொழுது, அப்பொழுதே “நீங்கள் இரண்டு டிரைவர்கள் போட்டுக்கொண்டால் இந்தப் பிரச்சனை தீர்ந்துவிடும்” என்று சொன்னோம். அதை அவர்கள் பொதுவாக ஏற்றுக்கொண்டார்கள். இன்றைக்கு சட்டபூர்வமாக அது செய்யப்

16th March 1965] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

படவில்லை. அது சம்பந்தமாக லேபர் டிபார்ட்மென்டை கலந்து ஆலோசித்து, இரவிலை ஒட்டுகிறபொழுது இரண்டு பேர்கள் ஒட்டவேண்டும் என்ற ஒரு நியதியை உண்டாக்குவது பொருத்தமாக இருக்கும் என்றுதான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பஸ் ஸ்டாண்டுகள் சம்பந்தமாக பல அங்கத்தினர்கள் இங்கே பேசினார்கள். ஆனால், இது ஊராட்சி, நகராட்சி மன்றங்களின் பொறுப்பு. அந்த இடங்களில் அவர்கள் இதை எடுத்துச்சொல்லி இதற்கு வேண்டிய நிவாரணத்தை தேடிக்கொண்டிருக்கலாம். ஒரு கனம் அங்கத்தினர் திண்டுக்கல் பஸ் ஸ்டாண்டு சரியாக இல்லை என்று சொன்னார். உடனே நகராட்சி அதை கவனித்து செய்யக்கூடிய நிலைமையில் இருக்கிறது. இந்தப் பொறுப்புகளையெல்லாம் நாம் ஸ்தல ஸ்தாபனங்களுக்கு விடுவதின் முக்கிய நோக்கம் இந்த பட்ஜெட் விவாதம் ஒரு வருஷத்திற்கு ஒரு முறை வருகிறது, அப்பொழுது இதையெல்லாம் எடுத்துச் சொல்லி நாம் நிவாரணம் காண முடியாது, இவற்றையெல்லாம் அவ்வப்பொழுது தீர்த்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கருதித்தான் ஆங்காங்கு இருக்கிற ஸ்தல ஆட்சிக்கு பஸ் ஸ்டாண்டு நிர்வாகத்தைக் கொடுத்திருக்கிறோம். அந்த இடத்திலே சொன்னால் அந்தக் குறை தீர்ந்துவிடும். உண்மையாகவே நம்முடைய பஸ் ஸ்டாண்டுகள் நன்றாக இல்லை என்பதை எல்லோரும் ஒத்துக்கொள்ளத்தான் வேண்டும். இந்த பஸ் ஸ்டாண்டுகள் சம்பந்தமாக நகராட்சிகள் இன்னும் கொஞ்சம் ஊக்கம் காண்பிக்க வேண்டும் என்றுதான் நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இப்பொழுது ஆர்.டி.ஏ.-க்களை ஆர்.ட்டி.ஏ.-க்களாக போட்டிருக்கிற பிரச்சனை பற்றி பலர் பேசினார்கள். சர்க்கார் ரெவின்யூ இலாகாவிலிருந்து டெப்யூட்டி கலெக்டர்களை போடுவதன் மூலம் “எபிஷியன்ஸி ஆப் அடமினிஸ்ட்ரேஷன்” இருக்கிறது என்று நன்றாகத் தெரிகிறது. என்னுடைய அனுபவத்தில் ரிகார்டு வைத்துக்கொள்வது, அடமினிஸ்ட்ரேஷன் செய்வது, பல விஷயங்களைப் பற்றி விசாரிப்பது, நடவடிக்கை எடுப்பது இவைகளையெல்லாம் அவர்கள் நன்றாகச் செய்கிறார்கள். மூன்று வருஷங்களுக்குள் அவர்களை மாற்றுவது கிடையாது. அடிக்கடி மாற்றுவதாகச் சொன்னார்கள். அப்படி மாற்றுவதில்லை. எனக்கு ஒரு விஷயம் ரூபகத்திற்கு வருகிறது. யாரோ ஒருவருக்கு பிரமோஷன் வந்தது. அப்படி பிரமோஷன் வந்த பொழுதுகூட, அவர்கள் இந்த இலாகாவை விட்டுப் போகவேண்டியதில்லை, பிரமோஷன் சம்பளம் என்ன உண்டோ அதை இந்த இலாகாவிலேயே கொடுத்து விடலாம் என்று சொன்னதாக ரூபகம் இருக்கிறது. மூன்று வருஷங்களுக்கு இவர்களை மாற்றுவதில்லை. ஆர்.ட்டி.ஏ.-க்கள் மேற்கொண்டு வளர்ச்சி பெறுவதற்கு, உத்தியோக உயர்வு பெறுவதற்கு வழிகள் இதன் காரணமாக பாதிக்கப்படுகிறது என்பது உண்மைதான். அதை எப்படி நாம் நிவாரணம் செய்ய வேண்டும் என்பதை சர்க்கார் பரிசீலனை செய்து கொண்டிருக்கிறது.

இப்பொழுது பல விஷயங்களில் “அப்பெலெட் அதாரிடி” இல்லை. பிரேக் சர்டிபிகேட் சம்பந்தமாகவோ அல்லது மோட்டார் இன்ஸ்பெக்டர்கள் குற்றம் சாட்டி அவர்கள் விதிக்கின்ற தண்டனை முதலியவைகளைப் பற்றியோ அப்பீல் செய்து கொள்வதற்கு வழியில்லை. இதையெல்லாம் நாம் இப்பொழுது பரிசீலனை செய்து கொண்டிருக்கிறோம். அவர்களுக்கு ஏதாவது உத்தியோக உயர்வு கொடுக்கக்கூடிய நிலைமையை உண்டாக்க வேண்டும் என்பது தான் நம்முடைய நோக்கம்.

அடுத்தாற்போல் நம்முடைய ராஜ்யத்திலே ஏற்படுகிற விபத்துக்களைப் பற்றி குறிப்பிடார்கள். அந்த விபத்துக்களைப் பற்றிய புள்ளி விவரங்களை நாம் எடுத்துப் பார்ப்போமானால், பஸ், லாரிகளின் எண்ணிக்கை எவ்வளவு உயர்ந்திருக்கிறது, விபத்துக்கள் எவ்வளவு குறைந்திருக்கிறது என்பதை 1959-60-ல் 14,000 வண்டிகள் இருந்தும், 1963-64-ல் 18,800 சொச்சம் வண்டிகள் ஆக உயர்ந்திருந்தும், 7,800-லிருந்து 7,300 ஆகக் குறைந்திருக்கிறது என்று சொன்னால், ஓரளவுக்கு இது கட்டுக்கு அடங்கியிருக்கிறது என்பதாகத் தான் சொல்லவேண்டும்.

[16th March 1965]

திரு. ப. உ. ஷண்முகம் : “ ஸ்டடியாக ” இருக்கிறது.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இல்லை. நிலைமை எப்படி இருக்கிறது என்று பெர்ஸென்டேஜ் போட்டுப் பார்த்தோமானால் தெரியும். 14,000 வண்டிகளுக்கு 7,800 என்றால் எவ்வளவு பெர்ஸென்டேஜ் என்று பார்க்கவேண்டும், 18,000-க்கு 7,300 என்றால் பெர்ஸென்டேஜ் எவ்வளவு குறைந்திருக்கிறது, அதை யாரும் மறுக்கமுடியாது. ஆனால், என்னுடைய அபிப்பிராயம் விபத்துக்களை ஏற்படாமல் இருக்கவேண்டும் என்பதுதான். சர்க்காருடைய லட்சியமும் அதுதான். குறைந்திருக்கிறது, அது போதும் என்று நான் சொல்லவில்லை. விபத்துக்களை ஏற்படாமல் தடுக்கவேண்டும் என்பதுதான் சர்க்காருடைய நோக்கம், லட்சியம். விபத்துக்களை ஏற்படாமல் எப்படி தவிர்க்க வேண்டும் என்று பார்க்கவேண்டும். இதில் பல கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. ஒன்று, நம்முடைய ரோடுகள் போதுமான அளவுக்கு அகலமாக இல்லை. ரோடுகள் அகலமாக இல்லை என்பதற்காக பல்களை குறைக்க முடியாது. ஜனத்தொகை அதிகரித்துவிட்டது, ஜனங்களுடைய தேவை அதிகரித்துவிட்டது. இப்பொழுது நாம் சில நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டிருக்கிறோம். மவுண்டு ரோடில் 6 லேன் டிராபிக் ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம், ஹைவேஸ்களை இப்பொழுது அகலப்படுத்திக்கொண்டு வருகிறோம், எல்லா இடங்களிலும் விரிவுபடுத்திக்கொண்டு வருகிறோம். அடுத்தாற்போல் மேஜர் டிஸ்ட்ரிக்ட் போர்டு ரோடுகளையும் சீர்திருத்தம் செய்யப் போகிறோம். ரோடுகள் வளைந்து, வளைந்து இருப்பதை பல இடங்களில் நேராகச் செய்து, வளைசல்களை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். ரோடுகளை இப்படி சீர்திருத்தம் செய்வது முக்கியமான ஒரு நடவடிக்கையாக இருக்கும். அதை நாம் மேற்கொள்ள வேண்டும், அதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

டிரைவர்களுக்கு டிரைவிங் ஸ்கூல் இருக்க வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். சர்க்கார் டிரைவர்களைப் பொறுத்த வரையில், நாமே ஒரு ஸ்கூல் வைத்து நடத்தி வருவது கனம் அங்கத்தினர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். மற்றபடி தனியார் லாரிகள் போன்ற வாகனங்களை ஒட்டுகிற டிரைவர்களுக்கு டிரைவிங் ஸ்கூல் வைப்பது சாத்தியமா, அவ்வாறு வைப்பதற்கு என்ன முயற்சி செய்யலாம் என்பதை நான் இப்பொழுது பரிசீலனை செய்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஐ.டி.ஐ-ல் ஏதாவது பயிற்சி கொடுப்பதற்கு வசதிகள் இருக்கின்றனவா என்று ஆராயலாம், அல்லது வேறு ஏதாவது முறையிலே பயிற்சி கொடுக்கக்கூடிய வசதி நமக்கு இருக்கிறதா என்பதையும் நாம் பார்க்க வேண்டும். ஏனென்றால், பயிற்சி இல்லாமல் இனி எந்தத் தொழிலையும் நடத்தக் கூடாது என்ற நிலைமையை நாட்டில் உண்டாக்க வேண்டும். ஏதோ ஏதோதான் என்று பயிற்சி இல்லாமல் சரியான முறையிலே அதில் இருக்கக்கூடிய தொழில் நுட்பங்களையெல்லாம் அறிந்து கொள்ளாமல் ஒரு தொழிலை நடத்தினால் அது பிற்போக்கான சமுதாயத்தினுடைய அறிஞர் ஆகவே, பயிற்சி மூலமாகத்தான் எந்தத் தொழிலையும் நடத்தவேண்டும். என்ற கொள்கையை நான் ஒத்துக்கொள்கிறேன். அதை சர்க்கார் பரிசீலனை செய்யும் என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இதை நான் சொன்னவுடனேயே எல்லா டிரைவர்களும், கண்டக்டர்களும் இந்த பயிற்சி முறையெல்லாம் ஏற்படுத்தி எங்களுக்கு லைசன்ஸ் கொடுக்கிற முறை கூடாது, எங்களுக்கு சர்ட்டிபிகேட் கொடுக்கிற முறை கூடாது என்று என்னிடம் வந்து எதிர்ப்பு செய்யப் போகிறார்களே என்பதையும் பார்த்துக் கொள்ள வேண்டும். இனிமேல் புதிதாக வருகிற டிரைவர்களாவது இந்த பயிற்சி பெறுபவர்களாக இருக்க வேண்டும் என்ற நிலையைத்தான் உண்டாக்கலாம் என்று சர்க்கார் நினைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

ஓவர் லோடு முதலியவைகளையெல்லாம் எவ்வளவு நாம் கண்காணித்தாலும், அவைகளை தவிர்க்க முடியாது. ராஜ்யம் பூராவும் இதற்கு வேண்டிய ஆக்களையும் போட முடியாது, அதை நாம் கண்காணிக்கவும் முடியாது. டிக்கட்களை வரீல் செய்வது போன்றவைகளையெல்லாம் பற்றிச் சொன்னார்கள். இவைகளில் எத்தனையோ “ அட்மினிஸ்ட்ரேடிவ் டிபிகல்

16th March 1965] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

டீஸ்” இருக்கின்றன. பல முறை இதைப்பற்றியெல்லாம் யோசித்துப் பார்த்து, மேற்கொண்டு அதற்கு நல்ல வழி செய்யமுடியாத நிலைமையில் தான் இருக்கிறோம்.

அடுத்தாற்போல, வட ஆர்காடு ஜில்லாவிலே மாத்திரம் வண்டிகளிலே புகை பிடிக்கிறார்கள் என்ற குற்றச்சாட்டைச் சொன்னார்கள். திரு. சண்முகம் அவர்களுக்குத் தெரியும், வட ஆர்காடு மாவட்டத்தில்தான். இந்த ராஜ்யத்திலேயே அதிகமாக பீடி உற்பத்தியாகிறது. (திரு. சண்முகம் : அங்கத்தினர் மணி சொன்னதை நான் ஆட்சேபித்தேன். நான் சொல்ல வில்லை) அப்படி அந்த ஜில்லாவிலே அதிகமான பீடி உற்பத்தியாகிறது என்ற காரணத்தினால், அங்கெல்லாம் மக்கள் நம்முடைய உள்நாள் சரக்குக்கு ஆதரவு கொடுக்கவேண்டும் என்று—அவரும் நார்த் ஆர்காடு பேர்வழிதான்—செய்கிறார்களோ என்னவோ, இருந்தாலும், அதையும் தடுக்கவேண்டியதுதான். அதற்கு வேண்டிய முயற்சிகள் சர்க்கார் செய்யும் என்று சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

டாக்சிகளுக்கு மீட்டர் வைக்க வேண்டும் என்பது மிக மிக அவசியமானது. மீட்டர்கள் இல்லாவிட்டால் மிகக் கெடுதலாக இருக்கிறது. பலர் கடிதங்கள் கூட எழுதுகிறார்கள், ட்ரைவர்கள் சரியாகவே வாங்கி யிருந்தாலும் மீட்டர் இருந்தால் மீட்டர் படி கொடுக்கச் செய்கிறியமாக இருக்கும் என்று. அதைக் கூட எல்லா இடங்களிலும் இருக்க வேண்டும் என்று உடனடியாகச் சொல்லவில்லை. சில குறிப்பிட்ட நகரங்களில், சென்னை நகரம், கோவை, ஊட்டி—அங்கு அதிகமாக அடிகள் வருகிறார்கள்—திருச்சி, மதுரை போன்ற நகரங்களில் ஓடும் வண்டிகளுக்கு மீட்டர் அமைக்க வேண்டும் என்று சொல்லுகிறோம். திரு. சண்முகம் ரூ. 18 லட்சம்தான் செலவு. அது குறைவுதான் என்று குறிப்பிட்டார்கள். எவ்வளவு சிக்கனமாக இந்த டிபார்ட்மென்டை நடத்துகிறோம் என்பதற்கு எதிர்க் கட்சியிலிருந்தே ஒரு சர்ட்டிபிகெட் கொடுத்ததற்கு நன்றி தெரிவிக்கிறேன். ஆனால், போதிய அளவு ஊழியர்கள் இல்லை என்பதையும் ஒத்துக்கொள்ளுகிறேன். ஊழியர்களை இன்னும் சற்று விரிவு படுத்த வேண்டியதுதான். வரிகளைச் செம்மையாக வசூலிக்க ஏற்பாடும் செய்ய வேண்டும். ஆக்ஸிடெண்டுகளை விசாரணை செய்ய, சீக்கிரமாக விசாரணையை செய்து முடிக்க, ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். இப்பொழுது இந்த விஷயம் சர்க்காரின் ஆலோசனையில் இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவிக்கிறேன்.

கடைசியாக, நேஷனலைசேஷன் செய்ய வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். நேஷனலைசேஷன் செய்ய அடிப்படையான நிலை ஒன்று இருக்க வேண்டும். இந்த சர்க்கார் நடத்தும் நிறுவனங்களும், தொழில்களும் மக்களுடையது என்கிற எண்ணம் நிலவாதவரையில், நேஷனலைசேஷன் செய்வதால் ஒரு பலனும் கிட்டாது. இந்தத் தொழிலில் ஈடுபடுகிற தொழிலாளர்கள், இது சர்க்கார் சொத்தில்தான், நம்முடைய சொத்து என்று நினைத்து, இதை நல்ல முறையிலே பாதுகாக்க வேண்டும் என்கிற எண்ணம் அவர்களுக்கு வரவேண்டும். பொது மக்களும் இது தேசிய சொத்து, இதற்கு நாம் ஒவ்வொருவரும் பாதுகாப்புக் கொடுக்க வேண்டும் என்பதை அவசியமாக அதிகமாக உணரவேண்டும். அந்தவிதமான எண்ணம் இல்லாவிட்டால் நஷ்டம்தான் ஏற்படும். ஆகவே, இப்பொழுது இருக்கிற கொள்கையை எந்த விதத்திலும் மாற்றப் போவதில்லை. பெரிய ரூட்டுகளை சர்க்கார் நடத்துகிறது. 120 மைலுக்கு மேற்பட்ட ரூட்டுகளை சர்க்கார் நடத்தும். குறிப்பிட்ட இடங்களில் அப்படி சர்க்கார் நடத்தும். பெரிய ரூட்டுகளில் 75, 80 மைலுக்குக் குறைவாக இருக்கும் ரூட்டுகளை தனியார் ஆபரேட் செய்வார்கள். அந்தக் கொள்கைதான் இருக்கும் என்று சொல்லிக்கொண்டு, இந்த மானியத்தை சபை ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி : சார், 75 மைலுக்குக் குறைவாக உள்ளதை தனியார் ஓட்டுவார்கள் என்று கனம் அமைச்சர் சொன்னார்கள். மிகத் தெளிவாக 120 மைலுக்கு மேல் சர்க்கார்தான் ஓட்டுவார்கள் என்

[திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி] [16th March 1965]

றும் சொன்னார்கள். ஆனால் அமைச்சர், இந்த 75 மைலுக்கும் 120 மைலுக்கும் இடையில் உள்ள தூரத்தைப் பற்றிச் சொல்லவில்லை. அதைச் சொன்னால் நலமாக இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே கனம் அங்கத்தினர் ஒரு சிறந்த வக்கீல். (திரு. இராம அரங்கண்ணல் ட்ரான்ஸ்போர்ட் வக்கீல்) அவர்கள் இந்த நோட்டீபிகேஷனைப் படித்திருப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன். சர்க்கார் பஸ் ரூட்டில் 75 மைல் கவர் செய்யும் இடமாக இருந்தால், அதில் தனியாருக்கு கொடுக்கப்படமாட்டாது. உதாரணமாக சென்னையிலிருந்து திருச்சி போவதாக இருந்தால், இடையில் 75 மைலுக்கு அவர்கள் ஓட்டக் கூடாது. சென்னையிலிருந்து வேலூர் போய், அங்கிருந்து புறப்பட்டு, வேறு ஏதாவது சர்க்கார் பஸ் போகாத இடமாக இருந்தால், அந்த 75 மைல் அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படும். அந்த முறையில்தான் விதிகள் போடப் பட்டிருக்கிறது. சர்க்கார் ரூட்டே முழு டிஸ்டன்ஸாக இருந்தால்.....

Sir, I want to explain this in English for facility of expression. It has been brought to our notice that under the guise of giving routes of less than 120 miles, some routes were given which cover 90 per cent of the State Transport buses which means introducing competition in the exact route which has been nationalised. In order to prevent it, we have limited it to 75 miles.

திரு. ப. உ. சண்முகம் : சபாநாயகர் அவர்களே, சர்க்கார் ஓட்டுற ரூட்டுகளிலேயே 75 மைலுக்கு ஓட்டுபவர்கள் தொடர்ந்து ஓட்டலாமா? இல்லாவிட்டால், திண்டிவனம்-திருவண்ணாமலை ரூட்டு போய்விடுமே.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : 75 மைலுக்கு உட்பட்ட ரூட்டுகளில், தனியாரும் ஓட்டலாம்.

திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி : ரூரிஸ்ட் பஸ் பற்றி அமைச்சர் மறந்து விட்டார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

MR. SPEAKER : The question is—

‘That the allotment of Rs. 18,27,200 under Demand No. II—Motor Vehicles Act—Administration be reduced by Rs. 100’.

The cut motion was put and lost.

MR. SPEAKER : The question is—

‘That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 18,27,200 under Demand No. II—Motor Vehicles Act—Administration’.

The Demand was put and carried and the Grant was made.

(2) DEMAND No. XXX—ROAD TRANSPORT SCHEMES.

(3) DEMAND No. XLIV—CAPITAL OUTLAY ON ROAD TRANSPORT SCHEMES.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

‘That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 7,81,01,800 under Demand No. XXX—Road Transport Schemes’.

16th March 1965]

திரு. ம. கமலநாதன் : தலைவர் அவர்களே, என் பெயரில் உள்ள “தனியார் துறையில் இயங்கும் பஸ் போக்குவரத்தை தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்பதை வற்புறுத்த”, வெட்டுப் பிரேரணையைப் பிரேரேபிக்கிறேன்.

‘That the allotment of Rs. 7,81,01,800 under Demand No. XXX—Road Transport Schemes—be reduced by Rs. 100’.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

‘That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 2,23,03,000 under Demand No. XLIV—Capital Outlay on Road Transport Schemes’.

திரு. எம். வி. கரிவேங்கடம் : தலைவர் அவர்களே, நான் கொடுத்துள்ள வெட்டுப் பிரேரணையை, பஸ் கட்டணத்தைக் குறைக்கவேண்டும் என்றும், பிரயாணிகளின் சௌகரியங்களை அதிகரிக்க வேண்டும் என்றும் வற்புறுத்த பிரேரேபிக்கிறேன்.

‘That the allotment of Rs. 2,23,03,000 under Demand No. XLIV—Capital Outlay on Road Transport Schemes—be reduced by Rs 100’.

MR. SPEAKER : The Demands and the cut motions are before the House for discussion.

திரு. எம். வி. கரிவேங்கடம் : மதிப்பிற்குரிய அவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கொடுத்திருக்கின்ற வெட்டுப் பிரேரணையை ஒட்டி ஒரு சில கருத்துக்களை இந்த மன்றத்தின் முன்னால் எடுத்து வைக்கலாம் என்று கருதுகிறேன். இந்த மன்றத்திலே பஸ்களையெல்லாம் தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்பதை பல முறைகள் எடுத்தச் சொல்லியும்கூட, இன்றைக்கும் கனம் தொழில் அமைச்சர் 120 மைலுக்கு மேலாக இருக்கும் ஓட்டுகளை எடுத்திருக்கிறோம், படிப்படியாக தேசியமயமாக்கப்படுவது செய்யப்படும் என்று சொல்லும் நிலைதான் இருக்கிறது. காலப் போக்கில் வரும் என்று சொல்லும் நிலைதான் இருக்கிறது. சென்ற ஆண்டும் அதையேதான் சொன்னார்கள். இந்த ஆண்டும் அதையேதான் சொல்லுவார்களோ என்னவோ. ஆகவே, சர்க்கார் போக்கு போக்குகள் எடுக்கப்படுகின்றன என்று சொன்னால்கூட, நடைமுறையிலே 120 மைலுக்கு மேல் சர்க்காரே விரும் என்ற அளவுக்குத்தான் வந்திருக்கிறோம். இன்னும் ஒரு 10, 15 ஆண்டுகளிலாவது எல்லா பஸ்களையும் தேசியமாக்குவார்களா என்று கேட்டால், நிச்சயமாக ஆகாது என்றுதான் நினைக்க வேண்டியிருக்கிறது.

அதோடுமட்டுமல்ல. இப்படி பஸ்களையெல்லாம் தேசியமயம் ஆக்காததற்குக் காரணம், காங்கிரஸ் கட்சிக்கு பஸ் முதலாளிகள் நிறையப் பணம் தந்திருக்கிறார்கள் என்ற தகவல் பாராளுமன்றத்திலே சொல்லப்பட்டது. ஏறக்குறைய 98 லட்சம் ரூபாய் வரையில் கம்பெனிகளெல்லாம் காங்கிரஸ் கட்சியினுடைய வளர்ச்சி நிதிக்காகக் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்ற தகவல் பாராளுமன்றத்திலே அறிவிக்கப்பட்டது. அதன் காரணமாகத்தான், இந்த மோட்டார் தொழிலைத் தேசியமயமாக்க சர்க்கார் ஆசுக்கிறதா? என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

சென்ற ஆண்டு நம்முடைய மாநிலத்தில் ஓடுகிற பஸ்களில் ஏறக்குறைய 1,178 பஸ்களாவது சர்க்கார் பஸ்களாக இருக்கவேண்டும் என்ற இலக்கு (டார்ஜெட்) இருந்தது. ஆனால், 1,090 பஸ்கள் தான் ஓடுகின்றன. நம்முடைய இலக்கிற்கு இன்னும் 88 பஸ்கள் குறைவாக நாம் ஓட்டுகின்றோம். 1963-64-ம் ஆண்டு வரை 1947-48-ம் ஆண்டிலிருந்த கட்டணம் இருந்த காரணத்தால், சர்க்காருக்கு ஏறக்குறைய 28 லட்சம் ரூபாய்

[எம். வி. கரிவேங்கடம்] [16th March 1965]

நஷ்டம் வந்தது. அதைச் சரிக்கட்டுவதற்காக பஸ் கட்டணத்தை சென்ற ஆண்டில் சர்க்கார் உயர்த்தியிருக்கிறது. பஸ் கட்டணத்தை அப்படிக்கூட்டிய பின்னாலும் கூட, இந்த ஆண்டு 37 லட்சம் ரூபாய்தான் அதிகமாக சர்க்காருக்கு வருமானம் வரும் என்று சொல்லப்படுகிறது. அதே சந்தர்ப்பத்தில், “55 ரூடுகளில் குறைந்த வருமானம் கிடைக்கிறது, அதில் வருகின்ற வருமானம் நிர்வாகத்திற்கேகூடப் போதவில்லை, அந்த ரூட்களை நஷ்டத்திற்கு ஒட்டுகிறோம்” என்று அமைச்சர் அவர்களுடைய அறிக்கையிலே சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அதே சந்தர்ப்பத்தில் சர்க்கார் நஷ்டத்திற்கு ஒட்டுகின்ற ரூட்களை தனிப்பட்டவர்களுக்குக் கொடுத்தால் தனிப்பட்டவர்கள் அந்த ரூட்களை எடுத்துக்கொள்ள முன்வர மாட்டார்கள் என்றால், நிச்சயமாக முன்வருவார்கள். ஆனால், தனிப்பட்டவர்கள் நடத்தும் ரூட்களில் வருவாய் வந்து, அதற்குப் போட்டா போட்டி இருக்கும் நிலைமையைப் பார்க்கிறோம். ரூட் கிடைப்பதற்காக எவ்வளவு வேண்டுமானாலும் செலவு செய்யலாம் என்ற நிலை இருக்கிறது. ஆக, இப்படி சர்க்காருக்கு நஷ்டம் வரும் ரூட்களையெல்லாம் தனிப்பட்டவர்களுக்குக் கொடுத்தால் போட்டி போட்டுக்கொண்டு தனிப்பட்டவர்கள் நடத்தக் காத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, சர்க்காருக்கு நஷ்டம் வருகிறதாகச் சொல்லப்படுகிற ரூட்களை தனிப்பட்டவர்களுக்குக் கொடுக்கலாம். அதே சந்தர்ப்பத்தில், 22 ஷட்டில் சர்வீஸ்கள் நடத்தியதிலும் நஷ்டம் வருகிறது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆகையால், நஷ்டம் வருகிற ஷட்டில் சர்வீசாக இருந்தாலும் சரி, லாங்-டிஸ்டன்ஸ் ரூட்டாக இருந்தாலும் சரி, அவைகளைப் போட்டி போட்டுக்கொண்டு ரூட் பெறுவதற்குத் தனிப்பட்டவர்கள் காத்திருக்கிறார்கள். அவர்களிடத்தில் கொடுக்கலாம். சர்க்கார் நடத்தினால் நஷ்டம், தனிப்பட்டவர்கள் நடத்தினால் லாபம் என்று சொல்கிற நேரத்திலே நான் இந்த தேசியமையாக்கும் திட்டத்தைக் கண்டிப்பதாக அருள்சூர்ந்து யாரும் நினைத்துக்கொள்ளக்கூடாது. தனிப்பட்டவர்கள் லாபகரமாக ஒடுகிற அளவுக்கு, சிக்கனமாக நடத்துகிற அளவுக்கு, சர்க்காரே சிக்கனமாக நடத்தினால் நாமே வைத்து நடத்தலாம், நாமே அந்த லாபத்தைச் சம்பாதிக்கலாம். ஆனால், நஷ்டத்தில் நாம் நடத்திக் கொண்டிருக்கிறோம். நஷ்டம் வருகிற ரூட்களையெல்லாம் தனிப்பட்டவர்களுக்குக் கொடுத்துவிட்டால் சர்க்காருக்கு வருவாய் கூடுதலாக இருக்கும், ஆகவே, அதைச் செய்யுங்கள் என்றுதான் நான் சொல்கிறேன்.

அடுத்தாற்போல், பாஸஞ்சர்ஸ் அமெனிடீஸ் பண்டில் 2 லட்சம் 15 ஆயிரம் ரூபாய் இருக்கிறது. ஏதோ ஸ்டேட் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் புறப்படும் இடங்களிலும் பெரிய நகரங்களிலும்தான் கட்டடங்கள் இருக்கின்றன. அங்கே நாற்காலி, மற்றவையெல்லாம் போட்டு வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. பிரயாணிகள் தங்குவதற்கும் ஓரளவு வசதி இருக்கிறது. ஆனால், இடையிலே இருக்கின்ற நிலையங்களிலே குடிப்பதற்குக் கூட தண்ணீர் இல்லை. தங்க இடம் கூட இல்லை. ஆக, அத்தனை இடங்களிலும் கட்டடங்கள் கட்டவேண்டுமென்று நான் சொல்லமாட்டேன். அந்த அளவிற்கு நிதி வசதி இருக்குமா, இருக்காதா என்ற சந்தேகம் அரசாங்கத்திற்கே இருந்தாலும், எனக்கேகூட இருக்கிறது. இருந்தாலும் கூட, சாதாரண ஷெட்களாவது பிரயாணிகள் தங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்து, நான்காலி, மேசை போன்ற வசதிகளையாவது சிக்கனமான முறையில் செய்து வைக்கலாம் என்ற கருத்தை நான் இந்த சந்தர்ப்பத்தில் எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் மோட்டார் தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுக்கவேண்டும் என்பதற்காக 6 லட்சம் 30 ஆயிரம் ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அப்படி ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிற தொகையில் ஏதாவது இப்பொழுது வீடு கட்ட முடியுமா என்று பார்த்தால், கிடையாது. ஏனென்றால், தேசிய நெருக்கடி (நாஷனல் எம்ர்ஜன்ஸி) என்று சொல்கிறோம். தேசிய நெருக்கடி இருந்தாலும்கூட, குறிப்பாக, சென்னை போன்ற நகரங்களில் இருக்கும் மோட்டார் தொழிலாளர்கள் வீட்டு வசதி இல்லாமல் மிகவும் கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, நெருக்கடியை ஓரளவிற்குத் தளர்த்தி அவர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுக்கும் திட்டத்தை உடனடியாக அமுல் செய்ய வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

16th March 1965]

[திரு. எம். வி. கரிவேங்கடம்]

அடுத்தாற்போல், நியாய விலைக் கடைகள் (ஃபேர் ப்ரைஸ் ஷாப்ஸ்) மோட்டார் தொழிலாளிகளுக்காக நமது சென்னையில் டிப்போவிலேயே ஏற்பாடு செய்திருந்தார்கள். அதை மொபைல் யூனிட்டாக ஏற்பாடு செய் திருப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். மற்ற அரசாங்க ஊழியர்களுக்கு இல்லாத இந்தச் சலுகையை இந்தத் தொழிலில் ஈடு பட்டிருப்பவர்களுக்கு அமைச்சர் அவர்கள் செய்திருப்பது வரவேற்கக்கூடியது தான். அந்த டிப்போவிலே மைதா, சூஜி, சர்க்கரை போன்ற பொருள் களும் கிடைக்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. அதே டிப்போவில் மிளகாய், பருப்பு, புளி, எண்ணெய் போன்ற பொருள் களும் மோட்டார் தொழிலாளர்களுக்குக் கிடைக்கும் அளவிற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படவேண்டும் என்று நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

வீஸன் டிக்கட் கொடுக்கப்படுகிறது. 30 நாட்களுக்கு 60 ட்ரிப் ஆகிறது, 40 வரிங்களாகக் கருதி 20 ட்ரிப் அளவுக்குக் கட்டணம் குறைக்கப்பட்டு, வீஸன் டிக்கட் வாங்குவோருக்குச் சலுகை காட்டப்படுகிறதாய்க் சொல்லப் படுகிறது. பொதுவாக, இத்தகைய வீஸன் டிக்கட் மாணவர்களுக்கும் உத்தியோகத்தில் இருப்பவர்களுக்கும் பயன்படுமா என்று கேட்டால், ஓரள விற்குத்தான் சலுகை (கன்ஸெஷன்) இருக்கிறது என்று நான் சொல் வேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : மாணவர்களைப் பொறுத்த வரை யில், அவர்கள் எங்கே போனாலும், பத்து ரூபாய் என்ற அளவிற்குத் தான் வீஸன் டிக்கட் கொடுத்திருக்கிறோம்.

திரு. எம். வி. கரிவேங்கடம் : 40 வரிங்கள் இருக்கிற காரணத்தால், 20 ட்ரிப் தான் ஆகிறது. யாராக இருந்தாலும், மாதத்தில் நான்கு நாட்கள், ஐந்து நாட்கள் வெளியே சுற்றும் இருந்தாலேயே, கன்ஸெஷன் இருப்பது போல் இருக்காது. ஆகவே, நாற்பது வரிங்கள் என்று இருப் பதை 30 வரிங்கள் அளவிற்குக் கட்டணத்தைக் குறைக்கவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

“ஆபரேஷன் எஃப்.பி.வி.யன்ஸி” 84 ஆகத்தான் இருக்கிறது. அதை அதி கரிப்பதற்கு வேண்டிய வழிவகைகளைச் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு, பல்கலைத் தேசியமயமாக்கவேண்டிய அத்தனை நடவடிக்கை களையும் சர்க்கார் உடனடியாக எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

*திரு. ஏ. சுவாமிதாஸ் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, சென்னைமாநகரத் திலும், கன்யாகுமரி மாவட்டத்திலும் தேசியமயமாக்கப்பட்ட பஸ் போக்கு வரத்துக் கணக்கைப் பார்க்கும்போது, 29 லட்சம் ரூபாய் சென்ற ஆண்டில் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருப்பதாக அறிகிறோம். தேசியமயமாக்கப்பட்டு இன்றைக்கு பதினேழு ஆண்டுகள் ஆகின்றன. இந்த இலாகா பதினேழு ஆண்டுக்

(கனம் உதவி சபாநாயகர் தலைமை.)

காலம் தேசியமயமாக்கப்பட்டுப் பணியாற்றி வருகின்ற போதிலும்கூட அது இன்னும் லாபத்தைக் காட்டக்கூடிய அளவில் திறமையாகச் செயல் படவில்லை என்பதை அறிக்கையிலிருந்து பார்க்கிறோம். உண்மையிலேயே இந்த பஸ் போக்குவரத்து சென்னை மாநகரப் பஸ் போக்குவரத்தாக இருந்தாலும் சரி, கன்யாகுமரியிலுள்ள பஸ் போக்குவரத்தாக இருந் தாலும் சரி, டி.வி.எஸ்., ஆனமலைஸ் பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட் போன்ற தனி யாரிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டிருந்தால், அவர்கள் கோடிக்கணக்கான ரூபாய் லாபத்தைக் காட்டியிருப்பார்கள். அப்படியிருக்க, என் இந்த நஷ்டம் அரசாங்கத் துறைக்கு வர வேண்டும் என்பதைப் பார்க்கும்போது, தேசிய மயமாக்கவேண்டும் என்ற எண்ணம் இருக்கின்ற பலருக்கும்கூட, இதைத் தனியார்த் துறைக்கு விட்டால் என்ன என்ற எண்ணத்தை உண்டாக்கு கிறது. ஆகவே, நான் ஒன்று கூற ஆசைப்படுகிறேன். இந்த நஷ்டத்தைப்

[திரு. எ. சுவாமிதாஸ்] [16th March 1965]

பரிகரிப்பதற்காகவும், மேலும் நஷ்டம் ஏற்படாமல் இருப்பதற்காகவும், இந்த சட்ட மன்றத்தில் உள்ள உறுப்பினர்கள்—திருமை வாய்ந்த பஸ் ஆபரேடர்கள் இங்கே இருக்கிறார்கள், நல்ல பொருளாதார நிபுணர்களும் இங்கே இருக்கிறார்கள்.—அடங்கிய ஒரு கமிட்டியைப் போட்டு, நஷ்டம் ஏன் ஏற்படுகிறது, நஷ்டத்தைத் தவிர்ப்பதற்குரிய வழி என்ன என்பதை ஆராய்ந்தால் மிகவும் நலமாக இருக்கும். அது அரசாங்கத்திற்கு லாபமாகவும் இருக்கும் என்று நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இனி, இந்த பஸ்களைப் பார்க்கும்பொழுது, சென்னை நகரில் ஓடுகின்ற பஸ்களில் நான் ஏறிப் பிரயாணம் செய்திருக்கிறேன். இங்குள்ள பல பஸ்களில் ஏறியிருக்கிறேன். அவை நன்றாக இருக்கிறது என்றால் இல்லை. ஒரே புகைச்சல், சத்தமாகக் கூட இருப்பதில்லை. என்ஜின்கள் சத்தம் போடுகிறது. இதே நேரத்தில் எங்கள் கன்னியா குமாரி மாவட்டத்தில் ஓடுகிற அரசாங்க பஸ்கள் நன்றாக இருக்கின்றன. அதற்காக அந்த யூனிட்டைப் பாராட்ட வேண்டும்.

அதோடு இங்குள்ள சர்க்கார் பஸ்களில் வேலை செய்யும் கண்டெக்டர்கள் பொதுமக்களிடத்தில் நன்றாகப் பழகுவது இல்லை என்ற கருத்து இருந்து கொண்டிருக்கிறது. பொதுமக்களிடத்தில் அவர்கள் எப்படிப் பழக வேண்டும் என்பதற்குப் பயிற்சி கொடுக்க வருப்புகள் கூட நடத்தலாம். பொதுவாக பீக் அவரில் தான் பொதுமக்களுக்கும், கண்டெக்டர்களுக்கும் தகராறு ஏற்படப் பல சந்தர்ப்பங்கள் இருக்கின்றன. வண்டியில் முன்பே அதிகக் கூட்டம் இருக்கலாம். கீழே உள்ளவர்களை ஏறக் கூடாது என்று சொல்கிறபோது சண்டை வருகிறது. அது ஒரு காரணம். இன்னொன்று நயா பைசா சில்லறை கொடுக்கும்பொது தகராறு ஏற்படுகிறது. நான் முன்பே டிக்கட்டுகளின் சார்ஜை உயர்த்தியபோது 10, 15, 20, 25 என்பதாக டிக்கட்டு விலைகளை அமைத்து தகராறு ஏற்படாத வகையில் ரேட்டுகளை அமைக்கவேண்டும் என்று சொன்னேன். 10, 14, 18, 22 என்பதிலேயே இந்தத் தகராறு தான் அதிகம் ஏற்படுகிறது. இத்தகைய சிக்கலைத் தீர்க்கவும் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று, நம்முடைய சர்க்கார் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் தொழிலாளர்களைப் பொறுத்த வரையிலும் தனியார் ஸ்தாபனங்களைப் போல சம்பளம் கொடுப்பதில்லை என்று சொல்கிறார்கள். அவர்கள் எல்லோரும் டி.வி.எஸ். ஸ்தாபனத்தைத்தான் சுட்டிக்காட்டுகிறார்கள். எத்தகைய வசதிகளும், வாய்ப்புகளும் தனியார் ஸ்தாபனங்களில் கொடுக்கிறார்களோ அதேபோன்று நம்முடைய தொழிலாளர்களுக்கும் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். ஓவர் டைம் வேலை செய்தால் அதற்கென்று எதுவும் தனியாகக் கொடுப்பதில்லை என்று சொல்லப்படுகிறது. எவ்வளவு காலம் அதிகமாக வேலை செய்திருக்கிறார்களோ, அந்த காலத்தைத்தான் ஓய்வாக எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று நடைமுறையில் செயல்படுத்துகிறார்கள். அதையும் கவனித்து ஓவர் டைம் அலவன்சு கொடுக்க வேண்டும்.

இன்னும் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் 130 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஆனால் செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் 8 பேர்களே இருக்கிறார்கள். நல்ல முறையில் கண்காணிப்பு இருக்க வேண்டுமென்றால் செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்து வேண்டும். எஸ்.எஸ். எல்.சி. பி.யூ.சி. படித்தவர்கள் எல்லாம் கண்டெக்டர்களுடனாகவும், டிரைவர்களாகவும் வேலை செய்கிறார்கள். அவர்களுக்கு ஒரு ப்ரொமோஷன் என்ற அடிப்படையில் இது அமைவதற்கும் இடமேற்படும் என்று சுட்டிக்காட்ட ஆசைப்படுகிறேன்.

சென்ற சட்டசபைக் கூட்டத்திலேயே குறிப்பிட்டேன். எங்கள் பகுதியில் படித்தவர்கள் அதிகம். வேலை வாய்ப்பு குறைவு. அதனால் பலர் சென்னைக்கு வருகிறார்கள். அப்படி வருகிறவர்களுக்கு டிரான்ஸ்போர்ட்டு இலாகாவில் முன்பு வேலை கிடைத்துக் கொண்டிருந்தது. இப்போது அந்த மாவட்டத்தில் இருந்து வருகிறவர்களை வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளவில்லை

16th March 1965] [திரு. ஏ. சுவாமிதாஸ்]

என்ற நிலைமை இருப்பதாகத் தெரிகிறது. 30-ஆவது அணி (Batch) ரெக்ரூட்மென்ட் வரை எடுத்திருக்கிறார்கள். அதற்குப்பிறகு—இப்போது 44-ஆவது ரெக்ரூட்மென்டு நடைபெறுகிறது.—அந்த மாவட்டத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் யாருக்குமே இதுவரை வேலை கொடுக்கப்படவில்லை. ஒரு சிலர்தான் தப்பி செய்திருக்கலாம். அதற்காக அங்கிருந்து வருகிறவர்கள் எல்லோருமே தவறு செய்கிறார்கள் என்பதுபோலக் கருதக் கூடாது. அந்த மாவட்டத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்கும் முன்னெல்பொர்ட்டில் வேலைவாய்ப்பை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும் என்பதாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று, கன்னியாகுமாரி யூனிட் பஸ்களில் கொடுக்கப்படுகிற டிக்கட்டுகள் எடுப்பதற்கு முன்பாகக் கிழிந்துவிடுகின்றன. ஆகவே அதை நல்ல தாளில் அச்சடித்துக் கொடுத்தால் நன்றாக இருக்கும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, சர்க்கார்த் துறையில் நடத்தப்படும் பஸ் போக்குவரத்து மான்யத்தையொட்டி சில கருத்துக்கள் கூற விரும்புகிறேன். எதிர்க்கட்சியில் உள்ள திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினர் பஸ் முதலாளிகள் காங்கிரஸ் கட்சிக்கு 96 லட்சம் ரூபாய் நன்கொடை கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஆகையால் தான் பஸ்களை தேசியமாக்க அஞ்சுகிறார்கள் என்ற குற்றச்சாட்டைச் சொன்னார்கள். இது பார்லிமென்ட்டில் கொடுத்த புள்ளிவிவரம், காங்கிரஸ் கட்சிக்கு அவர்கள் கொடுத்த பணத்துக்கு கணக்கு எழுதிவைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் எதிர்க்கட்சியினர்களுக்கு அவர்கள் கொடுத்த பணம்—கறுப்புப் பணமாக இருக்கலாம்—கணக்கில் எழுதாமல் இருக்கலாம். அதனால் காங்கிரஸ் கட்சிக்குப் பணம் கொடுத்த காரணத்தினால் தான் தேசியமயமாக்கத் தயங்குகிறார்கள் என்ற கருத்து சரியல்ல.

பஸ்களைத் தேசியமயமாக்க வேண்டுமா, வேண்டாமா என்பதை நாம் சிந்திக்க வேண்டும். நமக்கு இருக்கக் கூடிய நிதியை வைத்துக்கொண்டு புதிய புதிய தொழில்களை ஆரம்பிப்பது அவசியமா அல்லது ஏற்கனவே தனியார் துறையில் இந்த நாட்டுச் செல்வத்தைக் கொண்டு வாங்கப்பட்டு ஒருகிற பஸ்களை தேசியமாக்கும் துறையில் செலவிட்டுவிடுவதா என்பதைச் சிந்திக்க வேண்டும். இன்றைக்கு பஸ் லட்சக்கணக்கான தொழிலாளர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பை ஏற்படுத்தித் தந்தாக வேண்டும். பஸ் தொழில்கள் ஆரம்பிக்கப்பட வேண்டும். புது தொழில்களை வேண்டாம், தனிப்பட்ட முதலாளிகளுக்கு சொந்தமாக பஸ்களை நஷ்டசூரிகொடுத்து எடுத்துக் கொண்டு எல்லா ஈட்டுகளிலும் சர்க்காரே பஸ்விட வேண்டும் என்று சொல்வது சரியான யோசனையாகாது. நாட்டில் பொதுத் துறையிலும் சரி, தனியார் துறையிலும் சரி பலவிதமான தொழில்கள் ஏற்பட்டாக வேண்டும். ஆகவே தேசியமாக்கும் கொள்கையை—மற்ற தொழில்களின் வளர்ச்சிக்காகச் செலவிடப்படுகிற தொகை போக பாக்கியுள்ளதைக்கொண்டு படிப்படியாகத் தான் மேற்கொள்ள முடியும். ஜனநாயக நாட்டில் இத்தகைய ஒரு கொள்கை பின்பற்றப்படுவது தான் பலவகையிலும் தொழில்கள் வளர்ச்சி அடைய உதவி செய்யுமே அல்லாது எல்லாவற்றையும் அவசரப்பட்டு செய்தால் நம் நிதி அனைத்தும் இருக்கக் கூடிய ஒன்றிரண்டு தொழில்களில் போய் முடங்கிவிடும். தேசியமாக்கும் கொள்கை பயனுடையதாக அமைய வேண்டுமென்றால் சற்று பொதுமக்களும், எதிர்க்கட்சிக்காரர்களும் சிந்திக்க வேண்டும். தேசியமாக்கப்படுகின்ற சொத்து யாருடைய சொத்து? மக்கள் வரியாகக் கொடுக்கின்ற பணத்தைக்கொண்டு சர்க்கார் பஸ்கள் வாங்குகிறார்கள். இந்த சர்க்கார் பஸ்கள் பொதுமக்களுடைய சொத்து. இதற்குத் தீ வைப்பதனால் யாருக்கு நஷ்டம் என்பதை நாம் யோசிக்க வேண்டும்.

அண்மையில் நடந்த கலவரங்களில் பார்க்கிறபோது சர்க்கார் பஸ்கள் பல கொளுத்திவிடப்பட்டு இருக்கின்றன. இதனால் பொதுமக்களுடைய சொத்துக்களுக்குத்தான் நஷ்டம். சர்க்காருடைய சொத்து என்றால் நாதி இல்லாத சொத்து, யார் என்ன வேண்டுமென்றாலும் செய்துவிடலாம் என்ற மனப்பான்மையை நாட்டு மக்களிடத்திலே ஏற்படுத்தக் கூடாது.

[திரு. ஜே. மாதா கவுடர்] [16th March 1965]

சர்க்கார் சொத்து நாட்டு மக்களுடைய சொத்து, நம்முடைய சொத்து. நல்ல முறையில் பொது சொத்துக்களை நாம் பாதுகாக்கவேண்டும் என்கிற உணர்ச்சி நமக்கு வருகிறபோதுதான் தேசியமாக்கும் கொள்கை வெற்றி கரமாகச் செயல்படும்.

நமது சர்க்கார் துறையிலே ஓடுகிற பஸ்கள் எல்லாம் மிக நல்ல முறையிலே இருக்கின்றன. படிப்படியாக மைலேஜைக் குறைக்கலாம் என்று அபிப்பிராயம் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். அதாவது 150 மைலாக இருப்பதை, 90 மைல், 75 மைல் என்று படிப்படியாகக் குறைத்து வருவோமானால் சர்க்கார் பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் நல்லவிதமாகச் சேவை செய்ய முடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, தனியார் நடத்தும் பஸ்களில் அதிகம் லாபம் காண்கிறார்களே, சர்க்கார் துறையிலே நடத்தப்படும் பஸ்களில் நஷ்டம் ஏற்படுகிறதே, ஏன் என்று காரணம் கேட்டு ஒரு கேள்வி கேட்கப்பட்டது. சிடி களில் இருக்கக்கூடிய பஸ்களிலேதான் சர்க்கார் துறையைப் பொறுத்தவரையில் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. மற்ற லாங் ரூட் பஸ்களில் நஷ்டம் இல்லை என்பதை நமக்குப் புள்ளிவிவரங்கள் காண்பிக்கின்றன. சிடியில் சர்க்கார் பஸ்கள் காலையில் 10 மணி, 11 மணி முதல் மாலை 4 மணி வரையில் கூட்டம் இல்லாமல் பஸ்கள் காலியாகத் தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. இதை நாம் வீதிகளில் பார்க்கிறோம். காலியாக, ஓடினாலும், மக்களுக்கு எல்லா நேரங்களிலும் வசதி செய்து தரவேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடுதான் நாம் சிடியிலே பஸ்களை விடுகிறோம். அதனால்தான் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. ஆனால், எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களிலே நஷ்டம் ஏற்படவில்லை என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை இன்னும் அதிகமாக விடவேண்டும். வேறு மாநிலத்திற்கும் நம்முடைய மாநிலத்திற்கும் இடையே அதிகமாக எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் விடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதாவது, எங்கள் பகுதியாகிய உதகையிலிருந்து, கொச்சின் வரைக்கும், உதகையிலிருந்து எர்ணாகுளம் வரைக்கும்—எனென்றால் நான்கள் தேயிலை கொடுக்கவேண்டிய நிலையில் இருக்கிறோம்—எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை நமது அரசாங்கம் விடவேண்டும். இதை நான் அமைச்சர் அவர்களிடத்திலே தெரிவித்தபொழுது கேரளா சர்க்காரைக் கேட்பொழுது அவர்கள் இப்படிப்பட்ட ரூட்டுகளில் அவர்களையே பஸ்களை விடுவதான் நியாயம் என்று சொல்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். கேரளா பஸ் வந்தாலும் சரி, நமது பஸ்கள் வந்தாலும் சரி, பொதுவாக மக்களுக்கு வசதி செய்து தரவேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். ஆகவே, இது விஷயத்தில் கேரளா சர்க்காரிடன் கடிதப் போக்குவரத்து செய்து உதகையிலிருந்து கொச்சினுக்கும் எர்ணாகுளத்திற்கும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதுபோன்றே, உதகையிலிருந்து பெங்களூருக்கும் எக்ஸ்பிரஸ் போடுவதற்கு அந்த கர்நாடக சர்க்காரைக் கடிதப் போக்குவரத்து மூலம் கலந்து அங்குள்ள மக்கள் பெங்களூருக்கு போவதற்கு வசதியாகவும் பெங்களூரிலிருந்து சென்னைக்குத் திரும்புவதற்கு வசதியாகவும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் போடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, நம்முடைய பஸ் துறையில் இருக்கக் கூடிய டிரைவர்கள், கண்டக்டர்களும், பொதுவாக ஆபத்துக் காலங்களில், கல்லெடுத்து அடித்தாலும் கூட—பொதுவாக அரசாங்க பஸ்களில் ஓடும் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள்தான் இதற்கு ஆளாகிறார்கள்—அவர்கள் பொதுச் சொத்திற்கு சேதம் ஏற்படக்கூடாது என்ற எண்ணத்துடன் தைரியமாகவும், மிகத் திறமையாகவும் “ஜீ வைத்தாலும் ஷெட்டில் வந்து வைத்துக்கொள்ளுங்கள்” என்று பஸ்களை சாமர்த்தியமாக ஷெட்டில் கொண்டுவந்து நிறுத்தக் கூடிய நிலையில் தைரியத்துடன் நடந்துகொண்டார்கள். எனவே, அவர்கள் ஊதியம் இப்பொழுது இருக்கக் கூடிய அளவைவிட, டி.வி.எஸ். ஸ்தாபனத்தைக் காட்டிலும், அவர்களுக்கு இன்னும் அதிகமாக ஊதியம் அளிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு இந்த மான்யத்தை நான் ஆதரிக்கிறேன்.

16th March 1965]

* திரு. ஆர். அப்துல் கலீல் : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, என்னுடைய கட்சியைச் சேர்ந்த அங்கத்தினர் கொடுத்த பிரேரணையை நான் ஆதரித்து என்னுடைய இரண்டொரு கருத்துக்களைச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அரசாங்கம் நடத்தக்கூடிய இந்த எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸை என்னுடைய தொகுதியில், ராணிப்பேட்டையில் நிறுத்தவேண்டுமென்று ஏற்கனவே நான் சொன்னேன். ராணிப்பேட்டையில் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் நிறுத்தப்படுவதில்லை. நான் பல முறை அரசாங்கத்தில் கடிதம் எழுதிக் கொடுத்ததற்கு எனக்கு “25 மைல்களுக்கு அப்பால்தான் நிறுத்தப்படுகிறது” என்று பதில் அளித்து விட்டார்கள். நான் ஒன்று மட்டும் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். ஆம்பூரிலும், அடுத்தபடியாக வாணியம்பாடியிலும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் நிறுத்தப்படுகிறது. ஆம்பூருக்கும், வாணியம்பாடிக்கும் கணக்கெடுத்துப் பார்த்தால் 10 மைல்கள் தான் இருக்கும். அப்படியிருந்தும் இரண்டு இடங்களிலும் நிற்கிறது. ஆகையால் ராணிப்பேட்டையில் உள்ள மக்களுக்கும் வசதியாக இருப்பதற்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் அங்கே நிற்க வேண்டும். அங்குள்ள மக்களுக்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் இல்லாத காரணத்தால் அவர்கள் அவதிப்படுகிறார்கள் என்பதை இந்த அரசாங்கத்தினுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்து மீண்டும் வற்புறுத்துகிறேன். ராணிப்பேட்டையில் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் நிற்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ள நான் கட்டைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, அரசாங்க பஸ் நிலையத்தில் போதுமான வசதிகள் இல்லை. மக்களுடைய குறைகளை அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவதற்கு வாய்ப்புக்கள் இல்லை. ஆகையால் அதற்காக ஒவ்வொரு அரசாங்க பஸ் நிலையத்திலும் ஒரு ரிப்போர்ட் புல்தகத்தை வைக்குமாறு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் ரிப்போர்ட் புத்தகம் வைத்தால், அரசாங்க பஸ்களில் பிரயாணம் செய்யக்கூடிய மக்கள், பஸ் நிலையங்களுக்கு வருகின்ற மக்கள், அவர்களுக்கு என்னென்ன குறைகள் இருக்கின்றன, என்னென்ன தேவைப்படுகின்றன என்பதை ரிப்போர்ட் புத்தகத்தில் எழுதிவிடுவார்கள். அந்த ரிப்போர்ட் புத்தகத்தை அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்து அவர்களுக்கு வேண்டிய வசதியையும், அவர்களுக்குக் குறைகளைச் சொல்லக்கூடிய வாய்ப்பையும் ஏற்படுத்தக்கூடிய சந்தர்ப்பம் இருக்கும். ஆகையால் ஒரு ரிப்போர்ட் புத்தகத்தை வைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று நான் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்த அரசாங்கம் நடத்தி வருகிற எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் பெருவாரியாகக் காற்று வசதி இல்லை. ஜன்னல் பக்கத்தில் உட்கார்ந்து பிரயாணம் செய்தால்தான் காற்று வசதி இருக்கிறது. நானே இரண்டு, மூன்று தடவைகள் அரசாங்க பஸ்விலிப் பயணம் செய்து இருக்கிறேன். நான் அதிகமாகக் காரில்தான் செல்வேன். ஆனால், அரசாங்கம் நடத்தக்கூடிய பஸ்களில் எப்படி செளகரியங்கள் இருக்கின்றன என்பதைப் பார்க்கவேண்டுமென்று நான் சென்னையிலிருந்து வேலூர் வரை பிரயாணம் செய்தேன். அப்பொழுது எனக்கு ஜன்னல் பக்கமாக சிட் கிடைக்கவில்லை. மத்தியில்தான் உட்கார்ந்து கொண்டு வேலூருக்குச் சென்றேன். அப்பொழுது எனக்கு மட்டுமல்ல, அந்த பஸ்விலிப் பிரயாணம் செய்தவர்களுக்கு காற்று வசதி மிகக் குறைவாக இருந்தது. எனவே, காற்று வசதி அரசாங்க பஸ்களில் குறைவாக இருக்கிறது என்பதை நான் அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். பஸ் நின்றால் தான் ஃபேன் ஓடுகிறது. மேலும், அந்த ஃபேனும் மிகச் சிறியதாக இருக்கிறது. ஃபேனிலிருந்து போதுமான அளவு காற்று பிரயாணிகளுக்கு வருவதில்லை. ஆகையால், காற்று வசதியைச் செய்து தருவதாகத் தனியாக ஒரு ஜெனரேட்டரோ அல்லது பேட்டிகளோ வைத்தாவது காற்று வசதியைத் தரவேண்டுமென்று மீண்டும் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடி, அரசாங்கம் நடத்தி வரும் இந்த பஸ்களை இது வரையில் நல்ல முறையில் நடத்திக் கொண்டு வருகிறார்கள். நான் அதைப் பாராட்டுகிறேன். இன்னும் நல்ல முறையில் நடத்தி நம்முடைய மக்களுக்குத்

[திரு. ஆர். அப்துல் கலீல்] [16th March 1965]

தேவையான வசதியைச் செய்து தருவார்கள் என்று கருதுகிறேன். இம் மாதிரிச் சிறு சிறு குறைபாடுகள் கூட இல்லாமல் நமது அமைச்சர் அவர்கள் நல்ல முறையில் நடத்துவார்கள் என்று கூறி என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கோ. சி. மணி : சட்ட மன்றத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைய தினம் எங்கள் கட்சியின் சார்பாகத் தரப்பட்டிருக்கிற வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து என்னுடைய சில கருத்துக்களைச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். குறிப்பாக, அரசாங்கத்தால் நடத்தப்படுகிற பஸ்வலி எந்த அளவுக்கு டிக்கட்டுகள் விலை இருக்கின்றது என்பதையும், அது எந்த எந்த ஈட்டுகளில் வருகிறது, இன்னும் எந்தெந்த ஈட்டுகளில் வரவேண்டும் என்பதைப்பற்றியும் சென்ற ஆண்டு இந்த மாண்புமிகு கோரிக்கையின்மீது நான் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறேன். குறிப்பாக தனியார் வைத்து நடத்துகிற பஸ்வலிலே ஏறுகிற பிரயாணிகள், சர்க்கார் நடத்துகிற பஸ்வலிலே ஏறி டிக்கட் வாங்கும்போது கொஞ்சம் வேதனையோடுதான் வாங்கவேண்டியிருக்கிறது. குறிப்பாக சென்னை நகரத்தில் ஓடுகிற பஸ்களில் அரசாங்கம் நடத்துகிற பஸ்ஸுக்கும், தனியார் நடத்துகிற பஸ்ஸுக்கும் கட்டணத்தில் வித்தியாசம் இருக்கிறது. செல்லிலிலிருந்து வில்லிவாக்கம் செல்வதற்கு அரசாங்க பஸ்வலி 20-ம் நம்பர் பஸ்வலி டிக்கட்டுக்குப் 18 காசு வாங்கப் படுகிறது. ஆனால் அதே இடத்திற்குச் செல்ல தனியார் பஸ்ஸான 20-ல் 13 காசு தான் வாங்கப்படுகிறது. ஒரே இடத்திற்குச் செல்வதற்கே அரசாங்கம் பஸ்வலி வசூலிக்கும் கட்டணத்திற்கும், தனியார் பஸ்வலி வசூலிக்கும் கட்டணத்திற்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது. இதைப் பற்றிக் கேட்பால் “அரசாங்கத்திற்குத்தான் போகிறது; கொஞ்சம் தியாகம் செய்யக்கூடாதா?” என்று கூறுவார்கள். அந்த அளவுக்கு நாட்டுமக்களுடைய பொருளாதார நிலை இல்லையென்பதைத் தான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். அதே போன்று பெரியமெட்டுக்கு அரசாங்க பஸ்வலி செல்ல வேண்டுமானால் 26 காசு கொடுக்கவேண்டும்; தனியார் பஸ்வலி 22 காசுதான் கொடுக்கவேண்டும். அதே போன்று துரித பஸ்களிலும், தஞ்சை, மதுரை போன்ற இடங்களுக்கு அரசாங்கம் விடும் துரித பஸ்களில் வாங்கப்படும் கட்டணத்திற்கும், தனியார் துறையில் விடப்படும் துரித பஸ்களில் வசூலிக்கப்படும் கட்டணத்திற்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது. தனியார்துறையில் வாங்குவதைவிட அரசாங்க பஸ்வலி ஏறத்தாழ ரூ. 1.40 காசு அதிகமாக வசூலிக்கப்படுகிறது. இவர்களுக்கும் டீசல் விலை ஒன்றுதான்; அவர்களுக்கும் டீசல் விலை ஒன்றுதான். இவர்களுக்கு இருக்கக்கூடிய உத்தியோகஸ்தர்களுக்கு.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : தனியார் பஸ்வலி எத்தனை பேர் பிரயாணம் செய்கிறார்கள், சர்க்கார் பஸ்வலி எத்தனை பேர் பிரயாணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள் என்பதையும் பார்க்கவேண்டும்.

திரு. கோ. சி. மணி : அதைப் பற்றி அரசாங்கம் வேண்டுமென்றால் கணக்குப்போட்டுக் கொண்டிருக்கலாமே தவிர, நாட்டு மக்கள் கொடுக்கக் கூடிய கட்டணத்தைப் பற்றித்தான் கவனிக்க வேண்டிய நிலையில் இருக்கிறார்கள். பொதுவாக துரித பஸ் தேவை என்ற நிலைமையிலே, போக்கு வரத்து எல்லா மக்களுக்கும் சவுகரியமாக இருக்கவேண்டுமென்ற வகை யிலே அரசாங்கமும் துரித பஸ்களில் கொஞ்சம் எண்ணிக்கையை வேண்டுமானால் அதிகரித்து அந்த அளவுக்குக் கட்டணத்தைக் குறைத்தால் தான் மக்களுக்கு வித்தியாசம் இல்லாமல் இருக்கும். வேண்டுமென்றால் பஸ்டிகளாசில் போகக்கூடியவர்கள் வேண்டுமென்றால் அந்தக் குறைந்த எண்ணிக்கையுள்ள அரசாங்க பஸ்வலி செல்லட்டும். அதைப் பற்றி நான் இந்த மன்றத்திலே சொல்லத் தயாராயில்லை. இன்னொன்றையும் நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். லக்கேஜ் கட்டணம் அரசாங்க பஸ்வலி தனியார் பஸ்ஸை விட $1\frac{1}{2}$ மடங்கு அதிகமாக வசூலிக்கப் படுகிறது. இதைப் பற்றிய புகாரை அரசாங்கத்திற்கு எழுதி அனுப்பி யிருக்கிறார்கள். என்ன காரணத்தாலோ லக்கேஜ் கட்டணம் குறைக்கப் படவில்லை. அரசாங்க பஸ் சுத்தமாக வைக்கப்பட்டிருக்கிறது; குறிப்பிட்ட நேரத்தில் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது; மற்ற வசதிகள் எல்லாம் செய்யப்

16th March 1965] [திரு. கோ. சி. மணி]

பட்டிருக்கின்றன என்றால் அது போற்றப்பட வேண்டிய ஒன்றுதான். சவுகரியங்கள் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பதற்காகக் கட்டணத்தை அதிகமாக்கி விடக்கூடாது. கட்டணத்தை நிச்சயம் குறைத்துத்தான் ஆக வேண்டும்.

தற்போது தஞ்சாவூரில் இருந்து சென்னைக்கு நான்கு பஸ்கள் வருகின்றன. அந்த பஸ்கள் எல்லாம் கும்பகோணம் வந்து, அணைக்கரை, விருத்தாசலம், நெய்வேலி, கடலூர், பாண்டி வழியாகச் சென்னை வந்து சேருகிறது. அதிலே ஒரு பஸ்ஸாவது தஞ்சையிலிருந்து புறப்பட்டு கும்பகோணம் வந்து, மாயவரம், சிதம்பரம், கடலூர் சென்று, அங்கிருந்து பாண்டி செல்லாமல் நேராக சென்னை வந்து சேரும்படி செய்து விட்டால் அது குறைந்த அளவு தூரத்தில் சென்னை வந்து சேருவதால் கட்டணமும் குறையும், சீக்கிரமாகவும் சென்னை வந்து சேரமுடியும். ஆடுதறை, குற்றாலம் போன்ற வியாபார ஸ்தலங்கள் இந்த வழியில் இருப்பதால் அங்கிருப்பவர்கள் அடிக்கடி சென்னை வரக்கூடிய நிலைமையில் அவர்களுக்கெல்லாம் அனுசூலம் ஏற்படுவதோடு இந்தத் துறையும் நஷ்டம் இல்லாமல் நடக்கும். விளாங்கண்ணியிலிருந்து சென்னைவந்துசேர “வயா” திருத்துறைப்பூண்டி ஒரு பஸ்ஸை விட வேண்டுமென்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அது பரிசீலனையில் இருப்பதாகக் கேள்விப்படுகிறேன். வேதாரண்யத்திலிருந்து மாயவரம் வந்து சிதம்பரம் வழியாக சென்னை வந்து சேர ஒரு பஸ் ரூட் ஏற்படுத்தித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்போது அரசாங்கம் பஸ் தொழிலைத் தேசியமயமாக்குவதற்கு ஒரு பரீட்சார்த்த ஏற்பாடாக துரித பஸ்களை விட்டு வருகிறது. சென்னையிலிருந்து புறப்படுகிற “ஏ” பஸ்—அதாவது முதல் பஸ், கடலூரில் நின்றுவிட்டது; அதை அடுத்துப் புறப்பட்ட “பி” பஸ் போய்ச் சேர்ந்து விட்டது. பிறகு புறப்பட்ட “சி” பஸ் பாண்டிச்சேரி வரை போய் அங்கே நின்று விட்டது. சென்னையிலிருந்து ஒரே நாளில் புறப்பட்ட மூன்று பஸ்களில் இரண்டு பஸ்கள் நின்று விட்டன. அந்த பஸ் நின்று விட்ட உடனே டெலிபோன் செய்து அதிலுள்ள குறைபாட்டை நீக்கக்கூடிய நிலைமை இன்று இல்லை. பிரேக் டவுன் ஆகிவிட்டது. என்று தெரிந்தாலும் அங்கே வருகிற பஸ்ஸைக் கூடப் பயன்படுத்தி அந்தப் பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்ல முடியாத நிலை இருக்கிறது. அரசாங்கத்திலிருந்து அதிகவிலை கொடுத்து வாங்கிய பஸ்கள் ஒரே ரூட்டில் இரண்டு இடங்களில் இரண்டு பஸ்கள் நின்று விட்டன. இந்தத் துறையைத் தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்று சொல்கிற சூழ்நிலையில் எவ்வளவு தரக்குறைவாக தற்போது நடந்து வருகிறது என்பதைக் கொஞ்சம் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும்.

அந்த துரித பஸ்களை ஓட்டிச் செல்கிற டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் சென்னையை விட்டுப் புறப்பட்டு எட்டு தினங்கள் கழித்துத்தான் மறுபடியும் சென்னைக்கு வரவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. இங்கிருந்து காலையில் புறப்பட்டு இரவில் தஞ்சாவூரைப் போய்ச்சேர்ந்து விட்டாலும் மறு நாள் காலையில் அவர்கள் தஞ்சையிலிருந்து ராமனாதபுரம் செல்லும் பஸ்ஸை ஓட்டவேண்டும். பிறகு அங்கிருந்து கன்னியாகுமரி பஸ்ஸை ஓட்ட வேண்டும். ஆகவே, அந்த டிரைவர் சென்னைக்குத் திரும்பி வந்து சேர எட்டு நாட்கள் ஆகிவிடுகின்றன. பயிற்சியின்போது வேண்டுமென்றால் இந்த முறையைக் கையாளலாமே தவிர, பயிற்சி பெற்றவர்களைப் பொறுத்த வரை, அந்த இடங்களில் சென்று பரீட்சித்துத் தெரிந்து கொண்டவர்களைப் பொறுத்தவரை, இன்று காலையில் சென்னையிலிருந்து தஞ்சைக்கு புறப்பட்டால் மறு நாள் காலே தஞ்சையிலிருந்து புறப்பட்டு சென்னைக்கு வந்து அவனுடைய வீட்டில் ஓய்வு நேரத்தைப் பயன்படுத்தக் கூடிய ஏற்பாட்டைச் செய்தால் உபயோககரமாக இருக்கும் என்பதையும் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பஸ் ஸ்டாண்டுகள் அமைக்க வேண்டிய விஷயத்தைப் பற்றிக் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் முதலில் குறிப்பிட்டார்கள். திருச்சியில் அரசாங்கத்தின் சார்பில் தனியார் பஸ் ஸ்டாண்டு கட்டியிருக்கிறார்கள். அது ரொம்ப நல்ல முறையில் அமைந்திருக்கிறது. எல்லா வசதிகளும் இருக்கின்றன. தங்குவதற்கு அறைகள் எல்லாம் இருக்கின்றன : மல ஜலம் கழிப்

[திரு. கோ. சி. மணி]

[16th March 1965]

பதற்கு கக்கூஸ்கள் எல்லாம் இருக்கின்றன. ஆனால் அங்கே ஒரு உணவு விடுதி இல்லை. தனியாக ஒரு உணவு விடுதி அங்கே மிகவும் அவசியமாகும். பக்கத்தில் இருக்கும் சென்ட்ரல் பஸ் ஸ்டாண்டுக்கும், அரசாங்க பஸ் ஸ்டாண்டுக்கும் இடையில் ஒரு உணவு விடுதி இல்லை. அரசாங்கமே ஒரு கட்டிடம் அமைத்து காண்டன் அமைப்பதற்காக ஏலம் போட்டு உணவு விடுதி ஏற்படுத்துவதற்கு வசதி செய்து தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கும்பகோணத்திலிருந்து கருருக்குத் துரித பஸ் விட வேண்டுமென்று டெவலப்மெண்ட் கவுன்சில் கூட்டத்திலும், கும்பகோணம் போக்குவரத்துக் கமிட்டியிலும் கூட்டம் போட்டுத் தீர்மானம் நிறைவேற்றி அரசாங்கத்திற்கு அனுப்பப்பட்டு அது பரிசீலனையில் இருப்பதாகவும் கேள்விப்பட்டுள்ளேன். கும்பகோணம் வியாபாரஸ்தலமாக இருப்பதால் துரிதமாக அந்த பஸ் ரூட்டை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டு, கூடுமானவரை துரித பஸ்களை போட் மெயில் போல் இரவு நேரங்களில்—இரவில் செல்லக்கூடாது என்ற முறையைத் தளர்த்தி—போக்கூடிய நிலையில் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை அரசாங்கம் விட ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, தேசியமயமாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து மான்யக் கோரிக்கையின் மீது ஒரு சில கருத்துக்களை வழங்க நான் விருப்பப்படுகிறேன். தேசியமயமாக்குவது நல்லதா கெட்டதா என்ற ஆராய்ச்சி இல்லாமல் எந்தளவிற்கு வெற்றிகரமாக நடத்துகிறோமோ அந்த அளவிற்கு மக்கள் செல்வாக்கைப் பெறக் கூடிய சக்தி படைத்து அது என்பதை முடிவு கட்ட வேண்டும். எதிர்க் கட்சி அங்கத்தினர்கள் சிலர் தேசியமயமாக்குங்கள், தேசியமயமாக்குங்கள் என்று சொல்லிக் கொண்டிருந்தார்கள். சொல்வது சரிதான். ஆனால் தேசியமயமாக்கப்பட்ட சொத்துக்களை தேசிய உணர்ச்சியோடு மக்கள் பாதுகாக்கக்கூடிய நிலையை ஏற்படுத்துவதும் நம் பொறுப்பாக இருக்கிறது என்பதை நாம் உணர வேண்டும். எந்தக் கிளர்ச்சிகள் தூண்டப்பட்டு விட்டாலும் அப்போதெல்லாம் முதல் இரை ஆக்கப்படுவது தேசிய சொத்துக்கள்தான். தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்று ஒருபுறத்தில் சொல்லி விட்டு கிளர்ச்சிகள் ஏற்படும்போது முதலில் தேசியமயமாக்கப்பட்ட சொத்துத்தான் இரையாக்கப்படுகிறது. இது ஏதோ பிள்ளையைக் கிள்ளி விட்டு தொட்டிலையும் ஆட்டி விடுவதுபோல்தான் இருக்கிறது. ஆகவே தேசியமயமாக்குவது என்பது அவ்வளவு சலபமான காரியம் அல்ல அதற்கேற்ற சூழ்நிலையை மக்கள் மத்தியில் ஏற்படுத்துவது அதைக் காட்டிலும் பொறுப்பு வாய்ந்ததொன்று. தேசியமயமாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து ஸ்தாபனத்தைப் பார்க்கும்போது சென்னை நகரைப் பொறுத்த வரையில் சிறந்த அளவில் தான் பணி செய்துவருகிறார்கள். அதை இன்னும் தீவிரமாகச் செய்ய வேண்டும் என்பதுதான் நம் எண்ணம். ஆனால் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் சரியாகக் கிடைப்பதில்லை. அப்படி பார்ட்ஸ் கிடைத்தாலும் அதை எடுத்துப் போட வேண்டும் என்பதில் விருவிரூப்பு இல்லை ஆகவே விருவிரூப்பு அந்தப் பகுதியில் தேவை என்று நினைக்கிறேன். தனியார் துறையில் நடத்துகிறவர்கள் ஒரு பஸ்ஸுக்கு பழுது ஏற்பட்டால் இரவோடு இரவாகக் கண்விழித்தாவது அதை சரிப்படுத்தி மறு நாள் அதை ரூட்டில் விட்டால்தான் அவர்களுக்குத் தூக்கம் வரும். அப்படிப்பட்ட உணர்ச்சியை தேசியமயமாக்கப்பட்ட ஸ்தாபனத்தில் பெற்றால் தான் குறைந்த நஷ்டம் அல்லது அதிக லாபத்தில் இதை நடத்த முடியும். ஆகவே பஸ்கள் அதிக நாட்கள் ஷெட்களில் நிற்காமல், பழுது பார்க்கப்படும் பஸ்கள் சீக்கிரமாக வருகிறதா இல்லையா என்பதற்கு நல்ல கண்காணிப்பு வைத்து தக்க முறையில் நடத்துவது நல்லது. இன்று 120 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள பெரிய ரூட்களை எல்லாம் அரசாங்கம் ஏற்றுக் கொள்வது என்ற முடிவு சிறந்ததாகும். நம் கொள்கை என்னவென்று ஓரளவு விளக்கிச் சொல்லிவிட்டாலும் இதனால் தனி நபர்கள் நடத்தும் போக்குவரத்து ஸ்தாபனத்தைச் செம்மையாக நடத்தும் சூழ்நிலை இருக்கிறது. இதுதான் கொள்கை, இப்படித்தான் நடத்தப்போகிறோம் என்று கொள்கையை நிர்ணயித்தால் போக்குவரத்தில் ஈடுபட மக்களுக்கு நல்ல நலனை

16th March 1965] [திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

ஏற்படுத்த முடியும். நம் போக்குவரத்து ஸ்தாபனத்தில் பாடி பில்லிங் நல்ல முறையில் முன்னேறிக் கொண்டிருக்கிறது. இதற்கு முன்னால் ஒரு சில வண்டிகளை வெளியாரிடம் கொடுத்திருந்தோம். இப்போது 282 வண்டிகளுக்கு நாமே பாடி பில்லிங் செய்திருக்கிறோம் என்றால் அது போற்றத்தக்கது. மிகச் சிறப்பாக அதைச் செய்திருக்கிறார்கள். அரசாங்க பஸ்களோடு அதை நிறுத்திவிடாது தனியார் அப்படிக்க கட்ட ஆசைப்பட்டால் அதற்கும் வழிவகை செய்யும் அளவில் பாடி பில்லிங் வொர்க்ஷாப்பை விஸ்தரிப்பது சாலச் சிறந்ததாக இருக்கும். அதோடு பலருக்கு வேலை வாய்ப்பு தரவும் வாய்ப்பாக அமையும். அடுத்தபடியாக, பப்ளிக் அம்னிட்டிஸ் பண்ட் என்றிருக்கிறது. அதிலிருந்து செலவு செய்யப்பட்டிருக்கும் தொகை குறைவு. 200 மைல் தூரம் போகிற பஸ்விலும் வழியில் சாப்பிட, காலை உணவு, மதிய உணவுக்காகப் பல இடங்களில் நிறுத்துகிறோம். அப்படி நிறுத்துகிற இடங்களில் பிரயாணிகளுக்கு வசதியே கிடையாது. திருச்சி வழி போரும்போது முக்குத்தரையிலும் இறக்குதிறர்கள் காபி சாப்பிட. அங்கு பாத் ரூம் பெவிலிட்டிஸ் குறைவு. அப்படி குறைவாக இருப்பதால் மக்கள் க்யூவில் நிற்பதைப் பார்க்க வருத்தமாக இருக்கிறது. ஆகவே ப்ரேக்காபாண்ட், லஞ்சுக்கு நிற்கிற இடங்களில் பப்ளிக் ஷேடஸ் கட்டிப் போட்டு வசதிகளேயெய்து கொடுக்கப் பட வேண்டும் பிரயாணிகளுக்கு. அதேபோல் காலை உணவு அருந்த மாடல் ஷேடஸ் போட்டால் தனியார்களும் அப்படி நல்ல ஷேடஸை ஆங்காங்கு கட்டுவார்கள். அது பிரயாணிகளுக்கு வசதியாக இருக்கும். ஆகவே இந்த அம்னிட்டிஸ் பண்டிலிருந்து பணத்தை எவ்வளவு துரிதமாக எங்கெங்கு செலவழிக்க முடியுமோ அப்படிச் செலவழித்து குறிப்பாக பெண்களுக்குத்தனி வசதிகள் செய்து கொடுத்து நல்ல வசதிகளை அளிக்க முன் வரவேண்டும். பப்ளிக் டிரான்ஸ் போர்ட் அண்ட்ரேக்கிங் வொர்க்ஷாப்க்காக ஹௌசிங் பண்ட் என்று ஆறு லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கியிருக்கிறோம். ஆனால் இது வரையில் செலவு செய்யப் படவில்லை. எம்ர்ஜன்சி, சிமெண்ட் இல்லை, கல் கிடைக்கவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். சென்னை நகரில் கட்டப்படும் கட்டடங்களைப் பார்த்தால் கல், சுண்ணாம்பு, சிமெண்ட் இவற்றிற்குப் பஞ்சம் இருப்பதாகத் தெரிய வில்லை. ஆங்காங்கு நிறைய வீடுகள் கட்டப்படுகின்றன. இது மிக முக்கிய தேவை ஆதலால் கல் கிடைக்கவில்லை, சுண்ணாம்பு கிடைக்கவில்லை என்று சொல்லாமல் தொழிலாளர்களுக்காக வசதிகள் செய்து தருகிறோம் என்ற உணர்ச்சியோடு இதைப் பார்க்க வேண்டுமே தவிர இதற்கு மட்டும் நெருக்கடி என்று சொல்லிக் கொண்டிருக்காமல் ஹௌசிங் பண்டிலிருந்து வடக்கே ஒரு சில வீடுகள், தெற்கே ஒரு சில வீடுகள், மேற்கே ஒரு சில வீடுகள் என்று பிரித்து வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதி செய்து கொடுப்பது மிகவும் அவசியமும் அவசரமும் கூட. என் தொகுதி பற்றி கூறும் போது ரூட் 44 என்ற புது ரூட்டை போட்டார்கள். அதற்காக உண்மையில் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அண்ட்ரேக்கிங்குக்கு நன்றி செலுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இதுவரை போக்குவரத்து வசதி இல்லாத அந்தப் பாதையில், ஏழை மக்கள் வாழக் கூடிய அந்தப் பகுதியில் புது ரூட் போட்டார்கள் கொருக்குப்பேட்டை வரையில். நான்கு பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருந்தன. ஆனால் உணவு நெருக்கடி ஏற்பட்டபோது அந்தப் பகுதியில் ஓடிக்கொண்டிருந்த இரண்டு பஸ்களை மாற்றி லாரியாக போட்டுவிட்டார்கள். இப்போது இரண்டுதான் இருக்கிறது. அது போதாது. அமைச்சர் அவர்கள் புது ரூட்களில் பஸ்களை அதிகரித்திருக்கிறார்கள். ஆகவே ரூட் நம்பர் 44-இல் நிறுத்திய இரண்டு பஸ்களையும் திரும்பவும் விட அந்த இலாகாவிற்கு கட்டணியிட்டால் சாலச் சிறந்ததாக இருக்கும். அதோடு அங்குள்ள மக்களும் நன்றிப்படைத்தவர்களாக இருப்பார்கள். அந்த 44-ம் பஸ்ஸை கொருக்குப்பேட்டையோடு நிறுத்திவிடாமல் ரெயில்வே மார்ஷலிங் யார்ட் வரை நீட்ட வேண்டும் என்று பொது மக்கள் விரும்புவதால் அதையும் அரசாங்கம் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். வால்டாக்ஸ் ரோடில் பஸ் ஸ்டாண்ட் வைத்திருக்கிறார்கள். அங்கு எதிரே கரிவாடு வாலையும் பின்னால் காவாய் நாற்றமும் இருக்கிறது. இந்த நாற்றத்தைப் பிடித்துக் கொண்டு நிற்க மக்கள் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஆகவே நல்ல இடமாக பார்த்து அந்த பஸ் ஸ்டாண்டைப் போடுவது அவசியம். மாம்பலத்தில் ஒரு அழகான பஸ் ஸ்டாண்டை கட்டியிருக்கிறோம். அதேபோல் வட சென்னை

[திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி] [16th March 1965]

யிலும் ஒரு பஸ் ஸ்டாண்ட் தேவை. அதை எவ்வளவு துரிதமாக செய்து தருகிறார்களோ அவ்வளவு துரிதமாக நாங்கள் அதை வரவேற்கக் காத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். செபின் பிரிஞ் 17 அடிதான் அகலமுடையதாக இருக்கிறது. இரண்டு பஸ்கள் எதிர் எதிராக வந்தால் யாராவது ஓரத்தில் நின்று கொண்டிருந்தால் அவர்கள் நசுங்கி விடுவார்கள் என்ற நிலைதான் இருக்கிறது. டிரூன்ஸ்போர்ட் பஸ் போவதற்குக் கஷ்டமாகயிருக்கிறது. அதனால் பல விபத்துக்கள் கூட ஏற்பட வாய்ப்பிருக்கிறது. ஆகவே டிரூன்ஸ்போர்ட் இலாகா பி. டப்ளூ.டி. யிடம் சொல்லி உடனடியாக அந்த பிரிஞ்ஜை எவ்வளவு துரிதமாக அகலப்படுத்த முடியுமோ அந்தளவிற்கு துரிதமாக அகலப்படுத்த ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். மாலை ஐந்து மணி முதல் 7 மணி வரை அங்கு சென்று பார்த்தால் முன்னால் மாட்டு வண்டி, பார வண்டி போனால் ஒரு மணி நேரம் இங்கிருந்து அந்தப் பக்கத்துக்கு போக முடியாத படி கஷ்டமாக இருக்கிறது என்று தெரியும். அது மிகவும் குறுகலாக இருக்கிறது. ஆந்திராவிற்குப் போகும் ட்ரங்க் ரோடாக இருக்கிறது. அந்தப் பாலம் 1803-ல் கட்டியிருக்கிறார்கள். இப்போது 1965-ல் இருக்கிறோம். அன்று, அன்றுள்ள போக்குவரத்தைக் கணக்கிட்டு கட்டியிருப்பார்கள். நூறு ஆண்டுகளுக்குமேல் ஆகிறது அதைக் கட்டி. ஆகவே இந்தப் பாலத்தை விரிவு படுத்துவதில் அக்கறை காட்ட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த இலாகா பி.டப்ளூ.டி. யோடு சேர்ந்து அக்கறை எடுத்துக் கொண்டால் சீக்கிரத்தில் இதை துரிதப்படுத்த வழி ஏற்படும். டிரூன்ஸ்போர்ட் டிப்பார்ட்மெண்ட் நல்ல முறைகளைக் கையாண்டிருக்கிறார்கள். வீலன் டிக்கட்ஸ், துருண்டன்ஸ் கன்ஸ்ட்ரக்ஷன் டிக்கட்ஸ் இவைகள் எல்லாம் வரவேற்கத்தக்கவை. சென்னைவாழ் மக்கள் எப்போதும் பஸ் செல்வதற்கு தினம் எட்டரை என்று வைத்துக் கொண்டிருப்பது கஷ்டம். அதிலும் சென்னை யில் இருக்கின்ற நிலைமைக்கு, மாதக்கடைசியில் 10 ரூ. பையாவது பாக்கட் மணி என்றிருக்கக்கூடிய அளவில் சரியாக வேலைக்குப் போய்கொண்டிருக்கலாம். வீலன் டிக்கட் இருக்கின்றது என்றிருந்துவிட்டால் நிச்சயமாக வேலைக்குப் போய்விடலாம் என்ற நம்பிக்கையாவது இருக்கும். இது முக்கிய சென்னை நகரிலுள்ள மக்களுக்கு நன்மையாக இருக்கிறது. அது போன்று மாணவர்களுக்கும் 10 ரூபாய் என்று சீலன் டிக்கட் கொடுத்திருப்பதும் பாராட்டுதலுக்குரியது என்று கூறிக்கொள்கிறேன். மேலும் பஸ் ரூட் நம்பர் 69-பிராட்வேயிலிருந்து ஆவடிக்குப் போகும் பஸ் பட்டாபிராம் வரைக்கும் போகவேண்டும். அதே போல் ரூட் நம்பர் 65 பிராட்வேயிலிருந்து அம்பத்தூர் வரைக்கும் போகின்ற பஸ் ஆவடியிலுள்ள ஏர். போரஸ் ஸ்டேஷன் வரைக்கும் விட வேண்டும் என்ற கோரிக்கையும் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. இத்தகைய வசதிகளை எல்லாம் செய்து தர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். முக்கியமாக சென்னை நகரத்தில் அம்பத்தூரிலும் ஆவடியிலும் சுற்றியிருக்கின்ற இடங்களில் எல்லாம் நமது தொழில் அமைச்சர் அவர்களின் முயற்சியால் பல தொழில்கள் வளர்ந்து வருகின்றன. இந்த இடங்களுக்கெல்லாம் போக்குவரத்து வசதியை அதிகப் படுத்த வேண்டியது மிகவும் அவசியம். ஆகவே இந்த இடங்களுக்குப் போகின்ற பஸ்களை எல்லாம் அதிகரிக்கவேண்டும். அவ்வாறு பல வசதிகளை செய்து கொடுப்பது மிகவும் பாராட்டத்தக்கதாக இருக்கும் என்று சொல்லிக் கொண்டு, தேசியமயமாக்கப்பட்ட இந்த போக்கு வரத்துத் தொழில் துறையில் தொழிலாளர்களுக்குப் பல வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கும் வேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். தனிப்பட்ட முதலாளிகள் போனஸ் முதலியவைகள் கொடுப்பது போன்று போனஸ் வசதி, முடிந்தால் லாபத்தில் பங்கு போன்ற முறையில் பல வசதிகளைச் செய்து கொடுத்தால் இதிலுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு ஊக்கமும் உற்சாகமும் ஏற்படும். இப்போதும் அட்டாடென்ஸ் போனஸ், டெக்னிக்கல் ஸ்டடாகனில் சீக்கிரமாக ரிப்பேர் செய்வதற்கான போனஸ் போன்றவைகள் கொடுக்கப்படுகின்றன. இவைகள் எல்லாம் அதிகமாக தொழிலாளர்களுக்கு உற்சாகம் கொடுக்கின்ற முறையில் கொடுத்தால் பொது மக்களிடத்தில் இந்தத் துறையிலுள்ள தொழிலாளர்கள் இன்னும் அன்பாகவும் ஒழுக்கத்தோடு பழகுவார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மேலும் இந்தத் துறையில் சேர்க்கப்பட்டிருக்கின்ற பணத்தைச் செலவழிக்கின்ற விஷயத்தில் நல்ல முறையில் டிப்போக்களை கட்ட வேண்டும், அதோடு குறிப்பாக வட சென்னையில் நல்ல பஸ் ஸ்டாண்ட் ஒன்றைக் கட்ட வேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

16th March 1965] [திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

இன்னொரு விஷயம். பிராட்வேயிலிருந்து திருவொற்றியூர் போகும் பஸ்கள் திருவொற்றியூர் ஹைரோட் வழியாகப் போக வேண்டும் என்று அங்குள்ள மக்கள் சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்போது திருவொற்றியூர் ஹைரோடிலுள்ள மக்கள் ஹைக்கோர்ட்டிற்கோ அல்லது, பாரிஸ் கார்னருக்கோ வரவேண்டுமென்றால் அடுத்த தெருவுக்கு வந்துதான் பஸ் ஏற வேண்டியிருக்கிறது. இந்தத் தொல்லைவல்லாத வகையில் திருவொற்றியூர் போகின்ற பஸ்கள் எல்லாம் திருவொற்றியூர் ஹைரோட் வழியாக போக வேண்டும் அதற்கான ஏற்பாடுகள் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு தேசியமயமாக்கப்பட்டிருக்கும் இந்த பஸ் போக்குவரத்துத் துறைக்கான மான்யக் கோரிக்கையை மனமார ஆதரித்து என் வார்த்தைகளை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ஏ. எம். பொன்னுரங்கம் : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் கூற ஆசைப்படுகிறேன். இப்போது வேலூரிலிருந்து சென்னை வரும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் பெரும்பாலும் காவேரிப்பாக்கம், சங்குவார் சத்திரம் வழியாக வந்து சென்னை சேருகிறது. சென்னையிலிருந்து கோயம்புத்தூருக்கு போகின்ற பஸ்கள் பெரும்பாலும் காவேரிப்பாக்கத்தில் நிற்பதில்லை. காவேரிப்பாக்கத்தில் பஞ்சாயத்து அலுவலகம் இருக்கிறது. இதிலுள்ள அதிகாரிகள் தெற்கே போவதற்கும் கோயம்புத்தூர், ஈரோடு முதலிய இடங்களுக்குப் போவதற்கும் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஆகவே காவேரிப்பாக்கம் வழியாகப் போகின்ற சர்க்கார் பஸ்கள் காவேரிப்பாக்கத்தில் நிற்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இவ்விடம் ஒரு வருடத்திற்கு முன்னால் வட ஆற்காடு கலெக்டர் அவர்களிடமிருந்தும் ஆர். டி. ஓ. அவர்களிடமிருந்தும் இதற்காக கோரிக்கை அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே இதைப் பற்றி கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கவனித்து வேண்டியது உடனடியாக செய்ய வேண்டும் என்று தாழ்மை யுடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எனக்கு முன்னால் பேசிய அங்கத்தினர் திரு. கலீல் அவர்கள் குறிப்பிட்டு போன்று ராணிப்பேட்டையிலும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் நிற்பதில்லை, அங்கு முனிசிபாலிட்டி இருக்கிறது. அதிகம் பேர்கள் பஸ்விலிருந்து வருவதற்கு விரும்புகிறார்கள். ஆகவே சர்க்கார் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் ராணிப்பேட்டையில் நிற்பதற்கு சர்க்கார் கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றைய தினம் சென்னையிலிருந்து திருப்பதிக்குப் போய்க்கொண்டிருந்த சர்க்கார் பஸ்கள் நிறுத்தப்பட்டு ஆறு மாதங்கள் ஆகின்றன. அதே நிலையில் இப்போது தனியார் பஸ்களும் கழிந்த 12 நாட்களாக ஆந்திரா மாகாணத்திற்குப் போவதில்லை. சித்தூருக்கு அரக்கோணம், காஞ்சிவரம் போன்ற பல ஊர்களிலிருந்தும் பஸ்கள் போய்க்கொண்டிருந்தன. இப்போது ஆந்திராவிற்குப் போவதற்கு பெர்மிட் பெற்றிருந்தாலும் ஆந்திரா எல்லைக்குள் போக வேண்டுமென்றால் 37½ ரூபாய் ஒரு லீட்டுக்கு கட்ட வேண்டும். இதைக் கட்டுவது மிகவும் கடினமாக இருக்கிறது. இப்போதிருக்கின்ற விலைவாசி உயர்வில் அதிலும் டயர், டெஸல் ஆயில் போன்றவைகளுக்கு இருக்கின்ற விலைகளை எல்லாம் பார்த்தால் இம் மாதிரி கட்டணம் கட்டுவது மிகவும் கடினமாக இருக்கிறது. அதோடு நம் இராஜ்யத்தில் சர்சார்ஜ் போன்றவைகள் எல்லாம் சேர்த்து 70 ரூபாய் கட்ட வேண்டும். இந்த முறைப்படி பார்த்தால் ஆந்திராவிற்குப் போகும் பஸ்ஸுக்கு 107½ ரூபாய் ஒரு லீட்டுக்கு கட்ட வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. இதைப்பற்றி பஸ் சொந்தக்காரர்கள் சங்கம் யோசித்துக் கொண்டிருக்கிறது. இதைப் பற்றி அரசாங்கம் ஏதாவது ஒரு முடிவு எடுக்கவேண்டும் என்று ரூபகப் படுத்திக் கொள்கிறேன். இதை அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்கவேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு சித்தூருக்கு போகவேண்டுமென்றால் ரயில் வசதி கிடையாது. இப்போதுள்ள நிலையில் 3½ ரூபாய்க்குப் பதிலாக ஐந்து ரூபாய் செலவு செய்துதான் இப்போது போக முடியும். இதன் காரணமாக பொது மக்கள் மிகவும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். அதே சமயத்தில் ஆந்திரா மாகாணத்தில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு

[திரு. ஏ. எம். பொன்னுரங்கம்] [16th March 1965]

மூன்று நயா பைசாவீதம் வசூல் செய்கிறார்கள். நமது மாகாணத்தில் கிலோ மீட்டருக்கு இரண்டரை நயா பைசா வீதம் வசூலிக்கிறார்கள். இங்கு ஏதோ கட்டணத்தை உயர்த்தி விட்டார்கள் என்றும் அதைக் குறைக்க வேண்டும் என்றும் எதிர்க்கட்சி அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். இப்போதுள்ள விலைவாசிகளை எல்லாம் எடுத்துப்பார்த்தால், பெரும்பாலும் தனிப்பட்டவர்களுக்கு நஷ்டம்தான் ஏற்படும். அரசாங்கத்தைப் பொறுத்த வரையில் நிச்சயமாக லட்சக்கணக்கான ரூபாய்கள் நஷ்டம் ஏற்படலாம். இதையெல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் திட்டவட்டமாகப் பரிசீலனை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். எனக்கு இச்சந்தர்ப்பத்தில் பேசுவதற்கு சந்தர்ப்பம் அளித்த கமர்டு நன்றி தெரிவித்துக்கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன்.

*திரு. எம். எஸ். மணி : மன்றத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தேசியமயமாக்கப்பட்ட பஸ் போக்குவரத்து மான்யத்தின் மீது கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணைகளை ஆதரித்து ஒரு சில கருத்துக்களை சொல்லலாம் என்று கருதுகிறேன். நம்முடைய அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்துத் துறையை நல்ல முறையில் நடத்துவதற்கு சென்ற ஆண்டில் அமைச்சர் அவர்கள் நல்ல ஆலோசனைகளைக் கொடுக்க வேண்டும் என்று அங்கத்தினர்களை விரும்பிக் கேட்டுக்கொண்டார்கள். எனவே இந்த பஸ் போக்குவரத்து நல்ல முறையில் நடைபெறுவதற்கும் அதன் மூலம் கிடைக்கக்கூடிய வருமானம் பெருகி, அதை நம்முடைய அரசாங்கம் பயன்படுத்திக் கொள்வதற்கும் ஒரு சில ஆலோசனைகளை இந்த மன்றத்தின் முன்னால் வைக்கலாம் என்று கருதுகிறேன். அதற்கு முன்னதாக ஒரு வேண்டுமோகளை கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்குச் சொல்ல விரும்புகிறேன். 1964-வது ஆண்டில் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் திடீரென்று ஒரு வேலை நிறுத்தம் ஏற்பட்டது. அந்த வழக்கு கோர்ட்டில் இருக்கிற காரணத்தால் நான் அதனுடைய உள் விவகாரத்தில் போகாமல் பொதுவான சில கருத்துக்களை மட்டும் எடுத்துச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். இது வரையில் அந்த வேலை நிறுத்தம் சம்பந்தமாக 83 பேர்கள் வேலையைவிட்டு நீக்கப்பட்டு இருக்கிறார்கள். இந்த வேலை நிறுத்தத்தில் ஈடுபாடில் வேலைக்குச் சென்ற 15 பேர்கள் இன்றைய தினம் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். எந்த சங்கம் வேலை நிறுத்தத்தில் கலந்து கொள்ளவில்லையோ அந்த சங்கத்திலுள்ள பல தொழிலாளர்கள் இந்த வழக்கில் ஈடுபடுத்தப்பட்டிருக்கிறார்கள். இதை அமைச்சர் அவர்களுக்கு நான் நேரில் சுட்டிக்காட்டி இந்தத் தொழிலாளர்களுக்குப் பாதுகாப்பு அளிக்கவேண்டும் என்று கேட்டிருக்கிறேன். இப்போதும் அதையே கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்படியே அவர்கள் தவறு செய்தார்கள் என்று வைத்துக் கொண்டாலும்கூட, எப்படி நாம் மாணவர்கள் போராட்டத்தில் கலந்து கொண்டதை ஆலோசித்துப் பரிசீலனை செய்து பின்னால் விடுதலை செய்தோமோ, அதைப் போல் அரசாங்க பஸ்கள் நல்ல முறையில் போக வேண்டும் என்று பாடுபட்டு சர்வீஸுக்குப் போன தொழிலாளர்களைப் பாதுகாக்கின்ற முறையில் அவர்கள் பேரிலுள்ள வழக்கை வாங்க வாங்க வேண்டும் என்று விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, திருப்பதிக்கு ஒடிக்கொண்டிருந்த நான்கு சர்க்கார் பஸ்கள் இப்போது சொல்லாமல் இருக்கின்றன. திருப்பதிக்கு ஒரேறி பஸ்களில் லாபம் அதிகமாக இல்லை என்று ஒரு கேள்விக்குப் பதில் சொல்லுகிற நேரத்தில் அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். உள்ளபடியே மற்றொரு கேள்விக்கு அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்லுகின்ற நேரத்தில் நகரத்தில் ஒடுகின்ற பஸ்களில் அதிகமாக லாபம் கிடைக்கவில்லை என்றாலும் மக்களுடைய வசதிக்காக சில பஸ் ஈட்டுகளில் பஸ் போக்குவரத்து நடத்த வேண்டியிருக்கிறது என்று குறிப்பிட்டார்கள். உள்ளபடியே அதை வா வேற்கிறேன். அப்படிப்பட்ட நிலைமையிலே திருப்பதிக்கு ஒரேறி பஸ்ஸிலே லாபம் கிடைக்காவிட்டாலும் பொது மக்கள் நலனைக் கருதியாவது ஒரே பஸ்களை மீண்டும் விட வேண்டுமென்று இந்த சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

12-30
p.m. இந்த பஸ்ஸிலே வேலை செய்கிற தொழிலாளர்களுடைய ஊதியத்தைப் பற்றி நாம் கவனத்தில் கொள்ள வேண்டும். தேசியமயமாக்கப்பட்ட பஸ் அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமானது. எனவே அந்த பஸ்ஸுக்குச் சொந்தக்

16th March 1965]

[திரு. எம். எஸ். மணி]

காரன் தான் என்று நினைத்துக்கொண்டு ஒரு தொழிலாளி வேலை செய்து கொண்டிருக்கலாம். அப்படிப்பட்ட தொழிலாளியின் சம்பளத்தைப் பற்றி நாம் மனதில் கொள்ள வேண்டும். இன்றைய தினம் பஸ்களின் கட்டணத்தைக் குறைக்க முடியாது. காரணம் கட்டுபடியாகவில்லை என்று அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். உள்ளபடியே அதை நான் ஒத்துக் கொள்கிறேன். 1960-ம் ஆண்டில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட குறைந்த பட்ச சம்பளத்தை இன்றும் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுத்துக்கொண்டு வருகிறோம். விலைவாசிகள் அதிகமாக ஏறிக்கொண்டிருக்கிறது. அதை நாம் மனதிலே கொண்டு இதற்காக ஒரு ஊதிய போர்டை நியமித்து, அவர்களுடைய வாழ்க்கைத் தரத்திற்கு எந்த அடிப்படைச் சம்பளத்தைக் கொடுக்கலாம் என்ற அடிப்படையில் விசாரித்து, தீர்ப்பு வழங்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த இடைக் காலத்திலே அவர்களுடைய அடிப்படைச் சம்பளத்திலே 25 சதவிகிதத்தை ஊதியமாகச் சேர்த்துக் கொடுத்தால் இன்றைய தினம் ஏறியிருக்கிற விலைவாசியில் அவர்கள் குடும்பத்தை நடத்த முடியும் என்று கவனப்படுத்த விரும்புகிறேன்.

அதைப் போல, தனியார் துறையில் இன்றைய தினம் திருச்சி நகரத்தை எடுத்துக்கொண்டாலும் சரி, மற்ற பகுதியை எடுத்துக் கொண்டாலும் சரி, நகரத்தில் ஓடுகிற பஸ் டிரைவர், கண்டக்டர்களுக்கு நான் ஒன்றுக்கு இரண்டு ரூபாய் படியாகக் கொடுத்து வருகிறார்கள். ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் ஒன்றரை ரூபாய் தினசரி படியாகக் கொடுக்கப்படுகிறது. அதிலும் கால் ரூபாயை போனஸாகப் பிடித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். கிடைக்கக் கூடிய ஒன்றேகால் ரூபாயில் அவர்கள் தினசரி வாழ்க்கையை நடத்த வேண்டியிருக்கிறது. வெளியூர்களுக்குப் போகும் பஸ்களில் அவர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய பாட்டர் அவர்களுடைய செலவுக்குப் போதாது இருக்கிறது. மைலுக்கு இவ்வளவு என்று சொல்லி அவர்களுக்குக் கொடுத்தால் அந்த ஊதியத்தில் அவர்களுடைய தினசரி செலவை முடித்துக்கொள்ளலாம். பேட்டா மைலுக்கு நான்கு பைசா வீதம் போடக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். தனியார் கம்பெனிகளில் மைலேஜ் என்று ஒரு சில கம்பெனிகளிலும், சில கம்பெனிகளில் பொதுவாக நகரங்களில் கலெக்ஷன் பாட்டா என்றும் இருக்கிறது. இதையெல்லாம் நினைவில் கொண்டு மைலுக்கு நான்கு பைசா வீதம் கொடுத்தால் அந்தக் குறையைப் போக்க முடியும் என்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

வேலை நேரத்தைப் பொறுத்த வரையிலே தனியார் கம்பெனிகளில் பல வழக்குகள் கோர்ட்டுக்குப் போகின்றன. பஸ் டிரைவரும் கண்டக்டரும் எந்த நேரத்திலே கையெழுத்துப் போட்டு பஸ்ஸை எடுக்கிறார்களோ அந்த நேரத்திலிருந்து அதைத் திருப்பி விடுகிற வரையில் வேலை நேரம் ஆகக் கருதப்படும். இதற்குப் பல அவர்கள் இருக்கின்றன. ஆனால் நம் அரசாங்க பஸ்ஸில் எட்டு மணி நேரத்திற்கு மேல் கூடுதலாக வேலை செய்கிறார்கள். அந்தக் கணக்குப்படி பார்த்தால் 12 மணி கூட ஆகிறது. இதை மனதில் கொண்டு, ஓவர்டைம் என்ற சலுகை கொடுக்காவிட்டாலும், அவர்களுடைய ஊதியத்தை உயர்த்த இந்தக் காரணத்தையும் அமைச்சருக்குச் சாதகமாகக் கூறிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். தனியார் கம்பெனிகளில் போனஸ் பெறுவதிலே இலாப அடிப்படையில் பெற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அரசாங்க பஸ்ஸில் இன்றைய தினம் அப்படிப்பட்ட லாப அடிப்படையில் போனஸ் கொடுப்பதில்லை. இன்ஸென்டிவ் போனஸ், அட்டென்ட்மென்ஸ் போனஸ் என்ற அளவில் கொடுக்கிறார்கள். தனியார் கம்பெனிகளில் ஐந்து மாதம், ஆறு மாதம் என்ற அளவில் பெறுகிறார்கள். நம் பஸ் என்று சொல்லும் போது ஆறு மாதம் இல்லாவிட்டாலும் மூன்று மாத அடிப்படைச் சம்பளத்தையாவது போனஸாகக் கொடுத்தால் இன்னும் உணர்ச்சிகரமாக தொழிலாளர்கள் வேலை செய்யமுடியும் என்று சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

லீவைப் பொறுத்த வரையிலும், குமாஸ்தாக்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகிற அளவுக்கு காஷுவல் லீவ் ரன்னிங் ஸ்டாஃபுக்குக் கொடுப்பதில்லை. உள்ளபடியே அரசாங்க பஸ்களில் வேலை செய்கிற அத்தனை பேர்களுக்கும் ஒரே மாதிரி இருக்க வேண்டும். குறிப்பாக தனியார் கம்பெனிகளில்

[திரு. எம். எஸ். மணி] [16th March 1965]

காஷுவல் லீவ் தரப்படுகிறது. அரசாங்க பஸ்களில் கொடுக்கப்படுவதில்லை என்று சொல்லும் போது அவர்களுக்கு வெறுப்பு ஏற்படுகிற நிலைமை ஏற்படுகிறது. அந்த நிலையை மாற்ற வேண்டுமென்று கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அணைப் போலவே கண்டக்டராக இருக்கிறவன் தன்னுடைய திறமை காரணமாக செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டராகப் பதவி உயர்வுக்கு வர முடியாது. அரசாங்க பஸ்ஸில் அந்த நிலை இல்லை. பத்து ஆண்டுகள் சர்வீஸ் ஆனாலும் கூட, திரும்பவும் பரீட்சை எழுதித் தேர்ந்தால்தான் செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டராக நியமிக்கப்படக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. பரீட்சை எழுதாமலேயே, வண்டியைப் பார்த்த உடனேயே இந்த வண்டியில் இன்ன தவறுதல் நடந்திருக்கிறது என்று சொல்லக்கூடிய ஆற்றல் மிக்க கண்டக்டர்கள் இருக்கிறார்கள். உள்ளபடியே அவர்களுடைய க்வாலிபிகேஷனைக் கருதாமல் அவர்களுடைய தகுதியைக்கொண்டு பதவி உயர்வு கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பொதுவாக வண்டிகளில் ஏற்படுகிற குறைகளைப் பற்றிச் சொல்லும் போது, கண்டக்டர்களிடம் டிக்கெட் பண்டிட்டுகளைக் கொடுக்கிறார்கள். கொடுக்கப்படுகிற டிக்கெட் பண்டிட்டுகளை வைத்துக்கொள்ள நகர பஸ்களில் வசதி கிடையாது. வெளியூர் பஸ்களில் ஒரு பெட்டி கொடுக்கிறார்கள். நகரத்தில் பஸ்களில் டிக்கெட்டுகளை வைத்துக்கொள்ள முடியவில்லை. தவறுதலாக டிக்கெட் காணாமல் போய்விட்டதென்றால் உடனே நடவடிக்கை எடுத்து அவர்கள் மீது குற்றத்தைச் சமத்துகிறார்கள். திரும்ப ஒரு டிக், இரண்டு டிக் கிடைத்து விட்டது என்று சொன்னாலும் அதிகாரிகள் ஒத்துக்கொள்வதில்லை என்று தெரிகிறது. டிக்கெட் பண்டிட்டுகளைப் பாதுகாப்பாக வைத்துக்கொள்ள பெட்டி கொடுக்கவேண்டும். அப்படிப்பட்ட பெட்டி கொடுத்தால் அந்தப் பெட்டியில் டிக்கெட் பண்டிட்டுகளை வைத்துக்கொள்ள ஏதுவாக இருக்கும். எனவே அந்த நிலைமையை உண்டாக்க வேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பொதுவாக கம்பெனியின் நடைமுறை விதிகள், ஸ்டாண்டிங் ஆர்டர்ஸ் என்ன என்று பல தொழிலாளர்களுக்குத் தெரியவில்லை. கம்பெனியின் ஸ்டாண்டிங் ஆர்டர்ஸைத் தமிழில் அச்சடித்து ஒவ்வொரு தொழிலாளிக்கும் கொடுத்தால் அதைப் படித்துப் பார்த்து, விதிகளின்படி நடந்துகொள்ள வாய்ப்பாக இருக்கும் என்பதையும் அரசாங்கத்திற்கு கவனப்படுத்த விரும்புகிறேன்.

வீடு கட்டிக் கொடுக்கும் திட்டத்திற்கு இன்றைய தினம் 6:30 லட்சம் ரூபாய் நிதி ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள். இதற்கு முன்னால் சென்ற ஆண்டு நான் கவனப்படுத்தினேன். கூட்டுறவு முறையில் வீடு கட்டுவதற்கு முயற்சி த்தபோது தனிப்பட்ட ஒருவர் பணத்தை மோசடி செய்தார் என்று குறிப்பிட்டேன். அந்த மோசடி மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு அவருக்கு தண்டனை கிடைத்ததே தவிர, தொழிலாளர்கள் கட்டிய பணத்திற்கு என்ன சாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதற்கு எந்த பதிலும் கொடுக்கவில்லை. எனவே இந்தத் தொழிலாளர்களைப் பொறுத்த வரையில் பக்கத்தில் குடி இருந்தால் மிக்க வசதியாக இருக்கும். எனவே அவர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுக்கும் திட்டத்தை அமலுக்குக் கொண்டு வரவேண்டும் என்று நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பொதுவாக தொழிலாளர்களுக்கும் நிர்வாகத்தில் உள்ளவர்களுக்கும் குறை ஏற்படுகிறபோது குற்றப்பத்திரிக்கை கொடுக்கப்பட்டால், மெமோ கொடுக்கப்பட்டால் அது சம்பந்தமாக நேரடியாக விசாரிக்கப்படுகிற நேரத்தில் அவர்களுக்காக இருக்கிற பிரதிநிதிகள் அல்லது தொழிற்சங்கப் பிரதிநிதிகளை முன் வைத்து விசாரித்தால் நலமாக இருக்கும்; தங்களுக்கு மனதில் படும் நிலையைத் தெரியமாகச் சொல்ல தொழிலாளர்களுக்கு வழி ஏற்படுத்திக் கொடுத்ததாக இருக்கும் என்று கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அப்படிப்பட்ட ஒரு தவறு ஏற்படுகிற போது அதை விசாரித்து முடிவு சொல்லுவதில் 15 நாட்களுக்குள் முடிவைச் சொல்லவேண்டுமென்று நான் கூறிக்

16th March 1965] [திரு. எம். எஸ். மணி]

கொள்ள விரும்புகிறேன். மேலும் யார் சார்ஜ்ஷீப் கொடுக்கிறார்களோ, மெமோ போடுகிறார்களோ, அவர்களே தீர்ப்பு சொல்லுகிறார்கள். குற்றத்தை யார் சுமத்துகிறார்களோ அவர்களிடம் எப்படி நீதியை எதிர் பார்க்க முடியும். குற்றம் சுமத்துகிறவர் ஒருவர், நீதி சொல்லுகிறவர் இன்னொருவர் என்று இருக்க வேண்டும். இப்போது குற்றம் சுமத்து கிறவரே நீதி செலுத்தவதாக இருக்கிறது. எனவே நியாயமான முறையில் நீதி கிடைக்காது என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

எனக்கு முன்னால் பேசிய கனம் அங்கத்தினர் ஒருவர் குறிப்பிட்டார், தங்குவதற்கு ஓய்வு அறை அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படவில்லை என்று. திருச்சியில் பார்க்கிறோம், தஞ்சையில் பார்க்கிறோம், சென்னையில் பார்க் கிறோம். சென்னையில் ரெஸ்ட் ஹவுஸ் கட்டித் தரப்படவில்லை. ஃபாக்டரி ஆக்டின் கீழ் வருகிற மில்லிலே தொழிலாளர்களுக்கு ரெஸ்ட் ஷெட் கட்டிக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் அரசாங்கம் நடத்துகிற பஸ் கம் பெனியில் அப்படிப்பட்ட வாய்ப்பு இன்றைய தினம் கிடையாது. இன்றைய தினம் இந்தக் கம்பெனி பிரமாதமாக பஸ் ஸ்பாண்டை கட்டியிருக்கிறார்கள். திருச்சியில் இருக்கிற கட்டடத்தைப் பார்க்கிறபொழுது, “பாரிஸ் ஸ்டைலில்” கட்டியிருக்கிறார்கள். அதைப் பொறுத்தவரையிலே அமைச்சர் அவர்களை நான் மிகவும் பாராட்டவேண்டியது தான். அங்கே பொது மக்கள் தங்குவதற்கு 4, 5 ரூம்கள் இருக்கின்றன. ஆனால், கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள், அங்கே வேலை செய்யக்கூடிய சிப்பந்திகள் தங்குவதற்கு ரூம்கள் இருக்கிறதா என்றால், இல்லை. தஞ்சாவூரில் அதைவிட மிகக் கேவலமாக இருக்கிறது. அவர்கள் ஒரு லாரி ஷெட்டில், சாமான்கள் போட்டிருக்கிற ஷெட்டில் இரவு பூராவையும் கழிக்கவேண்டியிருக்கிறது. காலையிலே எழுந்து குளிப்பதற்கு வசதியில்லை. குளித்துவிட்டு, மன நிம்மதியுடன் வண்டியை எடுத்தால் தான் வண்டியை யார் மீதும் ஏற்றாமல் ஓட்டமுடியும், வண்டிக்கும் சேதம் இல்லாமல் ஓட்ட முடியும். கண்டக் டர்கள், டிரைவர்கள் ஆகியோர்களுக்கு இம்மாதிரி வசதிகள் இல்லாமல் இருந்தால் எப்படி அவர்கள் அந்தத் தொழிலை உற்சாகமாகச் செய்ய முடியும்? ஆகவே, அந்தப் பணியாளர்களுக்கு நல்ல வாய்ப்பினைத் தேடித்தரவேண்டும், நல்ல வசதிகளை செய்து தரவேண்டும் என்று இந்த சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

குறிப்பாக இங்கிருந்து கோயம்புத்தூருக்கு சிலரை வேலைக்காக அனுப்பு கிறார்கள். அவர்கள் கோயம்புத்தூருக்கு வேலைக்குச் சென்றால் அங்கே ஒரு மாதம் தங்க வேண்டியிருக்கிறது. ஒரு மாதம் முடிந்த பிறகு திரும் பவும் அவர்களை இங்கே அழைத்துக்கொள்வது கிடையாது. அவர்களுடைய குடும்பம் இங்கே இருக்கிறது. அதனால் அவர்களுக்கு கஷ்டம் ஏற்படு கிறது. திடீரென்று கோயம்புத்தூரில் ஒரு கண்டக்டர் அல்லது டிரை வருக்கு தந்தி வருகிறது. Sister-in-law—dangerous—start— Viswanathan என்று ஒரு தந்தி விட்டால் என்று தொழிலாளிக்கு கோயம்புத்தூருக்கு வருகிறது. கோயம்புத்தூருக்கு தந்தி வந்தவுடனேயே அரசாங்க பஸ் நிர்வாகத்தில் இருக்கிறவர்கள் என்ன செய்யவேண்டும்? அந்தத் தொழிலாளி நாகப்பட்டினத்தில் இருக் கிறார். நாகப்பட்டினத்திற்கு ஒரு டிரங்கு கால் போட்டு, தொழிலாளியை சென்னைக்கு அனுப்பியிருந்தால், அவர் சாகப்போகிற தன்னுடைய நெருங் கிய உறவினரைப் பார்க்கிறுக்க முடியும். ஆனால், நாகப்பட்டினத்தில் வேலை செய்துவிட்டு, அவர் திரும்பி கோயம்புத்தூருக்கு வந்து, அதற்குப் பிறகு 12½ மணிக்கு அவராக விபரத்தைத் தெரிந்துகொண்டு, அதிகாரிகளை கேட்கவேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டது. தொழிலாளிகள் ஒரு மாதம் வெளி யிலே வேலை செய்கிறபொழுது அவர்களுக்கு இங்கே இருக்கிற குடும்பத்தை பற்றிய தகவல், நிம்மதியற்ற சூழ்நிலை அவர்களுக்கு ஏற்பட்டால் அதை உடனுக்குடன் அவர்களுக்குத் தெரிவிக்க வேண்டும். அவர்கள் மனம் நிம்மதியாக இருந்தால் தான் ஒழுங்காக வண்டியை ஓட்ட முடியும். இம்மாதிரி விஷயங்களில் உடனடி நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்யவேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. எம். எஸ். மணி] [16th March 1965]

அது மாத்திரம் அல்ல. இன்றைய தினம் அரசாங்கம் ஒரு உத்தரவு போட்டிருக்கிறார்கள். பஸ்கள், ரயில்களில் 5 படி அரிசி வரைக்கும் பொதுவாக எடுத்துச் செல்லலாம் என்று உத்தரவு போட்டிருக்கிறார்கள். அதன் படி அரசாங்க பஸ்களில் எடுத்துச் செல்கிறபொழுது, பாஸஞ்சர்கள் 5 படிக்கும் குறைவாக எடுத்துச் சென்றாலும், அங்கே வருகின்ற இன்ஸ் பெக்டர்கள் “ஏன் அதற்கு லக்கேஜ் போடவில்லை, லக்கேஜ் போடாதது உன்னுடைய குற்றம், அரசாங்கம் பொது மக்கள் 5 படி அரிசி எடுத்துக் கொண்டு போகலாம் என்று உத்தரவு போட்டிருந்தாலும் ஏன் அதை கண்காணிக்கவில்லை” என்று கேட்கிறபொழுது, அந்த கண்டக்டர் என்ன பதில் சொல்ல முடியும்? ஆகவே இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு ஒரு அறிக்கை கொடுக்கவேண்டும். ஐந்து படி அரிசி எடுத்துக்கொண்டுபோனால், அதற்கு லக்கேஜ் போட வேண்டிய அவசியம் இல்லை என்று சொல்லிவிடவேண்டும். இம்மாதிரி கொடுக்கப்பட்ட சார்ஜ் மெமோக்கள் என்னுடைய கைவசம் இருக்கின்றன. ஆகவே, அவைகளையும் நீக்கவேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பொதுவாக, இன்றையதினம் வேலூர்-கிருஷ்ணகிரி மார்க்கத்தைப் பற்றி சொன்னார்கள். போரூர்-செங்கம் பஸ் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. மழை பெய்கின்ற காலத்தில் வழியில் 2, 3 காட்டாறுகள் குறுக்கிற்கின்ற காரணத்தினால் அந்த பஸ் திருவண்ணாமலை வழியாகப் போகவேண்டும். திருவண்ணாமலை வழியாக போகும்பொழுது அந்த பஸ் நிற்காது. அந்த பஸ் காலியாகத் தான் செங்கம் போகிறது. செங்கத்திற்கு திருவண்ணாமலை வழியாக சுற்றிப் போகும்பொழுது, திருவண்ணாமலையில் ஸ்டாப் கிடையாது. அங்கே இரண்டு நிமிஷம் நிறுத்தினால் போதும், வண்டியு நிரம்பிவிடும். நான் பெரும் பகுதி 100-க்கு 99 தடவை பஸ்வில்தான் பிரயாணம் செய்கிறேன், ரயிலில் போவது கிடையாது. ஏனென்றால், ரயிலில் பிரயாணம் செய்தால், அந்தக் கட்டணம் முழுவதும் மத்திய சர்க்காருக்குப் போய்விடும், எனவே அது மாகாண சர்க்காருக்குப் போகும் என்று கருதி திருச்சியிலிருந்து எப் பொழுது வந்தாலும், திருச்சிக்குப் போனாலும் பஸ்வில்தான் நான் போவது வழக்கம். அப்பொழுது நம்முடைய பணம் இப்படி விரயமாகிறதே, பஸ் காலியாகப் போகிறதே என்று தோன்றுகிறது. ஆகவே, திருவண்ணாமலையில் நிறுத்தி அங்கேயும் பாஸெஞ்சர்களை ஏற்றிச் செல்ல வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, நான் குறை சொல்லவேண்டும் என்பதற்காக சொல்லவில்லை. டிக்கட் அச்சடிப்பதை தயவு செய்து இனிமேல் நமது கவரன்மென்ட் பிரஸ்வலில் அச்சடிக்காதீர்கள். காரணம், அதிலே பிரஸ் வேலை தெரிந்தவர்கள் நிர்வாகத்தில் யாரும் அங்கே இல்லை. அந்த அமைச்சர் அவர்களுக்காவது தெரிந்திருந்தால் கொஞ்சம் நலமாக இருக்கும். அவர்கள் இங்கு இல்லை என்பதற்காக நான் வருத்தப்படுகிறேன். டிக்கட் பிரிண்ட் பண்ணும்பொழுது நம்பர் போடுவதை சரிவர கவனிப்பதில்லை. ஒரு டிக்கட்டில் 8-ம் நம்பர் வருகிறது. திரும்பவும் அதற்கு அடுத்த டிக்கட்டைப் பார்த்தால் 17-ம் நம்பர் வருகிறது. 8-ம் நம்பர் டிக்கட் வரைக்கும் தீர்த்து விட்டு கண்டக்டர் அதைக் கம்பெனியாரிடம் திரும்பக் கொடுத்துவிடுகிறார். அடுத்து வருகிற டிக்கட் 17-ம் நம்பர் டிக்கட். பிறகு அந்த டிக்கட் புக்கை அடுத்து வருகிற கண்டக்டர் எடுத்துக் கொள்கிறார். ஒரு கண்டக்டருக்கு நஷ்டம் ஏற்படுகிறபொழுது இன்னொரு கண்டக்டருக்கு லாபம் வரும். இப்படிப்பட்ட குழப்பம் ஏற்படுகிறது. இதனால் கண்டக்டர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். டிக்கட்களை அச்சடிக்கிற நேரத்தில் கவனக்குறைவாக இருக்கிற காரணத்தினால் இப்படிப்பட்ட ஒரு நிலைமை ஏற்படுகிறது. எனவே, அமைச்சர் அவர்கள் இதிலே கவனம் செலுத்த வேண்டும்.

கடைசியாக பொது மக்கள் பரவலாக சொல்லிக்கொள்கிற ஒரு குறை. கோயம்புத்தூருக்கு பஸ் போகிறது என்றால் ஏறும் இடத்தில் ஒரு கை டிராங்கை ஒரு பாஸஞ்சர் வைத்துக்கொண்டிருந்தால் அதை உடனே அந்த இடத்தில் இருக்கிற ஒரு கூலி வாங்கி; பஸ்விலில் டிக்கியில் வைப்பதற்கு 10 பைசே வாங்கிக்கொள்கிறான். கை டிராங்கு தான், தானே வைத்துக்கொள்கிறேன் என்று சொன்னாலும், இல்லை, நான்தான் வைக்க வேண்டுமென்று சொல்லி 10 பைசே வாங்கிக்கொள்கிறான். மறுபடியும்

16th March 1965] [திரு. எம். எஸ். மணி]

அங்கே போய் இறங்குகிற இடத்தில் அதை எடுத்துக் கொடுப்பதற்கு இதே மாதிரி 10 பைசே கொடுக்கவேண்டியிருக்கிறது. ஆக, 10-ம் 10-ம் 20 பைசே கொடுக்கவேண்டியிருக்கிறது. மாதத்திற்கு ரூ. 30 சம்பளம் கொடுத்து இதற்காக ஒரு அட்டென்டர் போட்டால் கூட நல்லது. லக்ஷவரி கோச்சாக இருப்பதால் உள்ளே வைக்கக்கூடாது என்று சொன்னாலும், சிறிய கை டிரங்காக இருந்தால் உட்காருகின்ற இடத்திற்குக் கீழே கூட வைத்துக்கொள்ளலாம். எப்படியிருந்தாலும், ஒரு பொருளுக்கு 10 பைசே கொடுக்கவேண்டியிருக்கிறது. கோயம்புத்தூர், திருச்சி, சென்னை போன்ற முக்கியமான இடங்களிலாவது இம்மாதிரி இதற்காக மாதச் சம்பளத்தில் ஒரு அட்டென்டர் ஏற்பாடு செய்தால், ஏறிச் செல்லுகிற பொது மக்களின் அவச்சொல்லுக்கு ஆளாகாமல் இருக்கலாம். இப்படிப் பட்ட குறைகளை மனதில் கொண்டு, இந்த அரசாங்கம் பஸ் டிரான்ஸ் போர்ட்டை இன்னும் நல்ல முறையில் நடத்துவதற்கு முயலவேண்டும் என்று இந்த சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன். கடைசியாக ஒன்று சொல்ல விரும்புகிறேன். சென்ற ஆண்டுக்கூட இதைப்பற்றி நான் குறிப்பிட்டேன். நம்முடைய பஸ் பாடிகள் கட்டுவதற்கு வெளியார் கம்பெனிகளுக்கு அனுப்பப்படுவது சம்பந்தமாக ஏற்படுகிற ஊழல்களைப்பற்றி நான் குறிப்பிட்டேன். 1964-65-ல் 282 பஸ்கள், லாரிகள், லக்ஷவரி கோச்சகளுக்கு நம் முடைய அரசாங்க ஹோர்க் ஷாப்பில் பாடிகள் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. இப்படிப்பட்ட ஒரு நிலைமை இருப்பதினால் அதிக லாபம் வரும். தனியார் பஸ்களுக்கும் நாம் பாடி கட்டிக்கொடுப்பதன் மூலம் அதிக லாபம் கிடைக்கும். எனவே, அந்த வகையில் அதிகமான லாபத்தைப் பெற்று, வேலை செய்கின்ற ஊழியர்களுக்கு அதிகமான சலுகைகளைக் கொடுத்து, கம்பெனி நல்ல முறையில் வளர்ந்து, மற்றவர்களுக்கு ஒரு எடுத்துக்காட்டாக இருக்க வேண்டும் என்று கூறி, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த விவாதத்திலே சர்க்கார் துறையிலே பஸ் போக்குவரத்தை நடத்துவதில் ஏற்பட்டிருக்கிற முன்னேற்றத்தை எடுத்துக் கூறியவர்களுக்குக் கெல்லாம் என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். குறிப்பாக, நம்முடைய லாங் டிஸ்டன்ஸ் பஸ்ஸ் சிறப்பாக ஓடுகிறது என்பதையாரும் மறுக்கவில்லை. சென்னை நகரத்தில் நெருக்கடி, நெருக்கடி என்று ஆண்டுதோறும் நாம் பேசுகின்ற அளவு இன்றைக்கு இல்லை. பஸ்களின் எண்ணிக்கை அதிகப்படுத்தப்பட்டு, சென்னை நகரத்தில் 'பீக் ஹவர்' டிராபிக் முதற்கொண்டு ஓரளவுக்கு நல்ல முறையில் சமாளிக்கப்பட்டு வருகிறது என்ற நிலையை நாம் பார்க்கிறோம். நம்முடைய பாடி பில்லிங் செக்ஷனை எடுத்துக் கொண்டாலும் இந்த வருஷத்தில் 282 பஸ்களுக்கு நாம் பாடிகள் கட்டியிருக்கிறோம். பஸ் அளவிலே சொன்னால், ஆர்டிரிங் கோச்சஸ் என்ற அளவில் கணக்குப் பார்க்கும்பொழுது சற்றேறக்குறைய 350 பஸ்களுக்கு பாடி கட்டக்கூடிய அளவுக்கு அது வேலை செய்து கொண்டிருக்கிறது. ஒரு லக்ஷவரி கோச் கட்டுவதற்கு சாதாரண கோச் கட்டுகிற அளவைப்போல் $1\frac{1}{2}$ மடங்கு காலம் பிடிக்கும் என்ற அளவிலே கணக்குப் பார்த்தால் 350 பஸ்கள் வரையிலும் பாடி கட்டக் கூடிய அளவுக்கு வளர்ந்திருக்கிறது. நாம் ஏற்படுத்திய இன்ஸ்டிடியல் போன்ஸ் ஸ்கீம் மூலம்தான் இந்த அளவுக்கு அபிவிருத்தி ஏற்பட்டிருக்கிறது. 1957-58-ம் ஆண்டிலே மாதம் ஒன்றுக்கு 4 பஸ்கள் கட்டிக்கொண்டிருந்தோம். அந்த இடத்திலே இப்பொழுது மாதம் ஒன்றுக்கு 30 பஸ்கள் கட்டக்கூடிய அளவுக்கு வளர்ச்சி ஏற்பட்டிருக்கிறது. தொழிலாளர்கள் அதிகமாக பஸ்கள் கட்டினால், அதற்கு இன்ஸ்டிடியல்ஸ் கொடுக்கிறோம் என்று நாம் கொண்டு வந்த திட்டத்தின் காரணமாகத்தான் இந்த முன்னேற்றம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஸ்டாப் பாடி எடுத்துக்கொண்டால் இரட்டிப்புத்தான் ஆகி இருக்கிறது. படிப்படியாக ஸ்டாப் எபிஷியன்ஸியில் உயர்ந்திருக்கிறது. அதன் காரணமாக இன்று அவர்கள் 30 பஸ்கள் கட்டக் கூடிய அளவுக்கு வளர்ச்சி பெற்று இருக்கிறார்கள். ஸ்டாப் இரட்டிப்புத்தான் ஆகியிருக்கிறது. அதற்கு மேல் இல்லை.

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [16th March 1965]

பஸ்களுடைய கட்டணத்தைப் பற்றி உறுப்பினர்கள் பேசினார்கள். சர்க்கார் பஸ்விலே நாம் கிலோ மீட்டருக்கு 2 பைசாதான் சார்ஜ் செய்கிறோம். தனியார் கிலோ மீட்டருக்கு 2½ பைசா சார்ஜ் செய்கிறார்கள். ஆந்திரா மாநிலம், பக்கத்தில் இருக்கும் கேரளா மாநிலம் இவற்றில் கிலோ மீட்டருக்கு 3 பைசா என்று வசூல் செய்கிறார்கள். அதனால் நம் முடைய ராஜ்யத்திலேதான் நாம் மற்ற மாநிலங்களைவிடவும், தனியார்களை விடவும் குறைவாகச் சார்ஜ் செய்கிறோம் என்பதைத் திட்டவட்டமாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இன்னும் சில பேர்கள் லக்ஷுரி கோச்சுக்கும், சாதாரண கோச்சுக்கும் வித்தியாசம் தெரியாமல், தனியார் துறையில் குறைவு என்று சொல்லுகிறார்கள். தனியார் பஸ்விலே சீட்டுகள் எப்படி என்று பார்க்க வேண்டும். நாம் 36 லீட்டுகள் ப்ரொவைட் செய்திருக்கிறோம், பாஸஞ்சர்களுக்கு 35 லீட்டுகளும், கண்டக்டருக்கு ஒரு லீட்டும். தனியார்கள் அதே அளவு பஸ்விலே 55 முதல் 60 வரை அவர்கள் பிரயாணிகளை ஏற்றுகிறார்கள். நாம் கொடுப்பதெல்லாம் லக்ஷுரி கோச்சுகள், அவர்கள் வைத்திருப்பது சாதாரண கோச்சுகள்தான். அவர்கள் வண்டிகளில் நாம் கொடுக்கும் வசதிகள் கிடையாது. ஆகவே தான் அவர்கள் விரும்பினால் கூட 3 பைசாவிற்கு மேல் வசூலிக்க முடியாது. லக்ஷுரி கோச்சுக்கு 6 பைசா வரை கட்டணம் இருக்கலாம் என்று செய்திருக்கிறோம். சாதாரண கோச்சுக்கு 3 பைசா என்று நிர்ணயம் செய்திருக்கிறோம். ஆகவேதான், நம்முடைய கோச்சுகளிலே 30, 35 பேர்கள் பிரயாணம் செய்கிறார்கள். திரு. கே. எஸ். மணி அவர்கள் பேசும்போது, யார் உங்களை லக்ஷுரி கோச்சு வைக்கச் சொன்னார்கள், சாதாரண கோச்சுகள் வைத்துக் கொள்வதற்கு என்ன என்று கேட்டார்கள். அதிலே என்ன பெருமை காண்கிறீர்கள் என்றார்கள். அதை நான் ஒத்துக்கொள்ளவில்லை. சர்க்கார் பஸ்கள் என்றால், மற்றவர்களால் விடப்படும் பஸ்களைவிட அதிக வசதி பெற்று இருக்கக்கூடியதாகச் செய்ய வேண்டும் என்பதுதான் நோக்கம். தனியார் 60 பேர்களைப் போடுகிறார்கள். 9" ஸ்க்வொயர் தான் ஒரு லீட்டிற்குக் கொடுக்கிறார்கள். நாம் 17" ஸ்க்வொயர் கொடுக்கிறோம். வசதியாகச் செய்ய வேண்டாம், 9" ஸ்க்வொயர் கொடுத்தால் போதும் என்று சொல்வது சரியாகாது. அப்படிச் சொல்வதாக இருந்தால் அந்த பஸ்களை சர்க்கார் ஓட்ட வேண்டிய தில்லை. வேறு யாராவது ஓட்டலாம், ஒரு நல்ல சர்வீஸ் கொடுக்க வேண்டும் என்றுதான் இந்த லாங் டிஸ்டன்ஸ் பஸ்கள் எல்லாம் போடுகிறோம்.

இரவில் ஓட்டவேண்டும் என்று சில அங்கத்தினர்கள் சொன்னார்கள். இரவில் ஓட்டுவது என்றால் பெரிய ஆபத்து வரும், விபத்துக்கள் ஏற்படும், ஆக்ஸிடெண்டுகள் ஏற்பட ஏதுவாக இருக்கும். ஆகவேதான் இரவில் ஓட்டுவதாக சர்க்காருக்கு எண்ணம் இல்லை. அப்படி இரவில் பஸ்கள் ஓட்ட மற்றவர்களுக்கு அனுமதிப்பதாகவும் எண்ணம் கிடையாது என்பதைத் திட்டவட்டமாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

ஒரு நாட்டிலே போக்குவரத்து வசதிகள் பல துறைகளிலும் சேர்ந்து அதிகரிக்க வேண்டும். ரெயிலில் இரவுகளில் போகலாம் என்றால், அதை இரவுக்கு உபயோகிக்கவேண்டும். பகலில் பஸ்கள் செளகரியமாக இருக்கிறது என்றால் பகலில் பஸ்களை உபயோகிக்க வேண்டும். என்னென்ன வசதிகள் இருக்கின்றனவோ அவற்றை எப்படி எப்படி உபயோகித்துக் கொள்ள முடியுமோ அந்த வகைகளில் எல்லாத் துறைகளிலும் வசதிகளை *அதிகரித்துக் கொள்ள வேண்டும். மற்ற துறையைப் படிப்படியாகக் குறைக்க வேண்டும் என்ற எண்ணம் யாருக்கும் இருக்கக் கூடாது. ஆகவேதான், இரவில் ஓட்டுவதில்லை என்ற முடிவை சர்க்கார் எடுத்திருக்கிறது.

அடுத்தாற்போல், கன்ஸெஷன்களைப் பற்றிச் சொல்லப்பட்டது. லீஸன் டிக்கட்டுகள் 2/3 பாகமாக வைத்துக்கொடுக்கிறோம். 60 டிக்கட்டுக்கு 40 டிக்கட்டு என்று கொடுக்கிறோம். இந்த கன்ஸெஷன் ஆபீஸ் போகிறவர்களுக்கு ஸ்டேண்டுகளுக்கு வேறு கன்ஸெஷன் இருக்கிறது. ஆபீஸ் போகிறவர்கள் மாதத்தில் நான்கு நாட்கள் தவிர மற்ற நாட்களிலெல்லாம் போய்க்கொண்டு இருக்கிறார்கள். ஆகவே இது அவர்களுக்கு நல்ல உபயோகமாக இருக்கிறது. 60 டிக்கட்டுக்கு 40 டிக்கட்டுதான் என்று வைத்திருக்கிறோம். மாணவர்களைப் பொறுத்தவரையில், ஒரே ரேட்டாக ரூ. 10

16th March 1965] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

என்று வைத்திருக்கிறோம். அவர்கள் எங்கிருந்து எங்கு போனாலும் இதே ரேட்டுத்தான். இப்படி ஃப்ளாட்டரேட் கன்ஸெஷன் கொடுத்திருக்கிறோம். அது தவிர 17, 18 வண்டிகள் ஸ்டேஷன்களுக்கு என்று ஸ்பெஷலாக விடுகிறோம். அவை அவர்களை அந்த அந்த காலேஜில் கொண்டு விடுகிறது. அவர்களுக்கு ஒரு சிரமம் இல்லாமல் செய்திருக்கிறோம்.

சர்க்கார் துறையில் நஷ்டம் வந்து விட்டது என்று குற்றம் சொல்வது ஒரு பரம்பரை வழக்கமாகப் போய்விட்டது என்றுதான் நினைக்கிறேன். 1947-ம் வருஷத்திலே நிர்ணயிக்கப்பட்ட ஒரு கட்டணத்தை வைத்துக் கொண்டு 1964 வரையில் நடத்திய பெருமை இந்த சர்க்கார் பஸ்துறை ஒன்றுக்குதான் உண்டு, மற்ற எதற்கும் கிடையாது. 1964-ல் உலகத்திலேயே 48-ல் விறை ஒரு பண்டம் அதே விலைக்கு விற்பது என்றால், அது சர்க்கார் பஸ் டிக்கட் ஒன்றுதான், வேறொன்றுமில்லை. மற்ற எல்லாப் பண்டங்களின் விலைகளும் உயர்ந்திருப்பது எல்லோருக்கும் தெரியும். அதே சமயத்திலே, தொழிலாளிகளுக்கு ஊதியத்தையும் கூட்டிக்கொடுத்திருக்கிறோம். எண்ணெய்ச் செலவு மற்றவைகளையும் பார்க்கவேண்டும்.

அடுத்ததாக, மத்திய சர்க்காரிலே விதித்த புது வரிகள் காரணமாக நமக்கு ஏற்பட்ட மொத்த நஷ்டம் 28 லட்சம் ரூபாய். அவர்கள் விதித்த வரிகளுடைய மொத்தத் தொகை 35 லட்சம். 1963-64-ல் 28 லட்சம் நமக்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டது. அதற்காக நாம் கட்டணத்தை கூட்டியதில்லை. குறைவாகச் செய்திருக்கிறோம். தனியார் பெருமையாக நடத்துகிறார்கள் என்றால் அவர்கள் 2 காசுக்கு ஒட்டவில்லை. மற்ற ராஜ்யங்களில் நஷ்டத்தில் ஒட்டுகிறவர்கள், அவர்கள் கூட 3 பைசா சார்ஜ் பண்ணியும் நஷ்டத்தில் ஒட்டுகிறார்கள். நம்முடைய ராஜ்யத்தில் இருக்கும் சர்க்கார் பஸ் நஷ்டத்தில் ஒடுகிறது என்பவர்கள் புள்ளிவிவரங்களைப் புரிந்துகொள்ள முடியாத காரணத்தினால்தான் என்று நினைக்க வேண்டியிருக்கிறது.

கன்யாகுமரி மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த அங்கத்தினர்கள் அந்த வட்டார மக்களுக்கு வேலை கொடுக்கவில்லை என்று சொன்னார்கள். அந்தக் குற்றச் சாட்டை அடிக்கடி சொல்லுகிறார்கள். கன்யாகுமரியிலிருந்து வருகிறவர்கள் யாருக்கும் தெரியாது. அவர்களுடைய பெயர்கள் நமக்கு எம்ப்ளாய்மெண்டு எக்ஸ்சேஞ்சிலிருந்து வருகிறது. அவர்களைப் பொறுக்கி எடுக்க ஒரு கமிட்டி வைத்திருக்கிறோம். அதிலே, லேபர் கமிஷனர், டிரான்ஸ்போர்ட் டைரக்டர், இன்னும் மெகானிகல் எஞ்சினியர் இவர்கள் இருக்கிறார்கள். அந்தக் கமிட்டியில் பரிசீலனை செய்து யார் தகுதி உள்ளவர் என்று பார்த்து அப்படிப்பட்டவர்களை எடுக்கிறார்கள். கன்யாகுமரியிலிருந்து வந்தவர்கள் என்று ஒருத்தரையும் விடமுடியாது என்பதை அங்கத்தினர்கள் ஒத்துக்கொள்வார்கள் என்று நினைக்கிறேன். இன்று செலக்ஷன் செய்யும்போது, யார் நன்றாக வேலை செய்வார்கள், யார் திறமையாக வேலை செய்வார்கள், யார் கட்டுப்பாடாக இருப்பார்கள், யார் ஒழுங்காக நல்ல முறையிலே நடப்பார்கள் என்பதையெல்லாம் பார்த்துத்தான் தேர்தல் நடைபெறுகிறது. ஆகவே நான் இந்தக் குற்றச்சாட்டை மறுக்கிறேன்.

எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை சில இடங்களில் நிறுத்தவில்லை என்று சொன்னார்கள். அதைச் சொல்வதற்குக் காரணம், விதிகளைப் புரிந்து கொள்ளாமல் இந்தக் குறைகளைச் சொல்கிறார்கள் என்று நினைக்கிறேன். சாதாரண பஸ்ஸுக்கும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸுக்கும் இருக்கும் வித்தியாசத்தைப் புரிந்து கொள்ள வேண்டும். எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் 25 மைலுக்கு குறைந்து நிறுத்தக் கூடாது. இப்பொழுது சென்னையிலிருந்து திருச்சிக்குப் போகிறது என்றால், திருச்சிக்கும் சென்னைக்கும் இடையே 200 மைல் என்றால், 8 இடங்களில்தான் நிறுத்தம். அதற்கு மேல் நிறுத்தக்கூடாது. ஆனால் ஒன்றுக் கொன்று 25 மைல் இருக்க வேண்டும் என்பதில்லை. மொத்தமாக 8 இடங்களில்தான் நிறுத்த முடியும். ஆகவேதான் ராணிப்பேட்டில், காவேரிப்பாக்கத்தில் நிறுத்த முடியவில்லை. 25 மைலுக்கு ஒருதடவை என்ற கணக்குப்படி எவ்வளவு இடத்தில் நிறுத்த வேண்டுமோ அதற்கு அதிகமாகப் போனால் அந்த இடத்தில் நிறுத்த முடியவில்லை. எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் விடுகிறபோது நாம் இந்த விதிகளை அனுஷ்டிக்க வேண்டிய பொறுப்பு

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [16th March 1965]

கடமையும் இருக்கும் காரணத்தால், நமக்கே லாபகரமானது என்று தெரிந்தால் கூட, இந்த விதியின் காரணமாக நாம் அதை அனுஷ்டிக்க முடியவில்லை. அவ்வாறு பல இடங்களிலே நிறுத்துவோமானால் அது எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்ஸாக இருக்காது, அது மறுபடியும் ஆர்டினரி பஸ்ஸாகத்தான் போய்விடும், மெதுவாகச் செல்லக்கூடிய பஸ்ஸாகப்போய் விடும். சில இடங்களில் எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்களை நிறுத்த முடியவில்லை என்பதற்கு இதுதான் காரணம்.

1-00
p.m.

தொழிலாளர் வசதிகளைப்பற்றி கனம் உறுப்பினர் திரு. எம். எஸ். மணி அவர்கள் பேசினார்கள். சில நாட்களுக்கு முன்பு நான் இந்த சட்ட சபையிலே சொன்னேன். தமிழ்நாட்டில் இருக்கின்ற எந்தத் தனி முதலாளி, அவர்கள் நடத்துகிற பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டில், அவர்கள் கொடுக்கின்ற சம்பளம், அவர்கள் கொடுக்கின்ற பஞ்சப்படி, அவர்கள் கொடுக்கின்ற பாட்டா, அவர்கள் கொடுக்கின்ற லீவ், அவர்கள் கொடுக்கின்ற ப்ராவிடென்ட் பண்டு, அவர்கள் கொடுக்கின்ற க்ராச்சுவிட்டி ஆகிய இப்படிப்பட்ட எல்லாச் சலுகைகளையும் ஒத்துக்கொள்ளுகிறார்களோ, அதைக் கொடுக்க நான் தயார். நான் கணக்குப் போட்டுப் பார்த்ததில், அதை நாம் செய்வோமானால், சர்க்காருக்கு மூன்று நான்கு லட்சம் ரூபாய் லாபமாகத்தான் இருக்கும். சர்க்கார் ஊழியர் என்ற முறையிலே அவர்களை நடத்துகிற காரணத்தால், அவர்களுக்கு இன்றைக்குக் கிடைக்கும் சலுகைகள் பல் வேறு வழியிலே கிடைக்கின்றன.

உதாரணமாக, க்ராச்சுவிட்டியை எடுத்துக்கொள்ளுங்கள். அடிப்படைச் சம்பளத்தில் பாதித் தொகை வீதம் 15 மாதங்களுக்கு மேல் கிடையாது என்பது தான் மிக மிகப் பெரிய முதலாளிகள் கொடுக்கக் கூடிய ஒரு சலுகை. நம்முடைய ராஜ்ய சர்க்காரை எடுத்துக்கொண்டால், ஒரு வருஷ சர்வீசுக்கு ஒரு மாதச் சம்பளம் வீதம், கணக்கில்லாமல் கொடுக்கிறோம். சாதாரணமாக, 30, 35 வருஷ சர்வீஸ் நம்முடைய ட்ரைவர், கண்டக்டருக்கு இருக்கிறது. ஒருவர் 35 வருஷ சர்வீஸ் போட்டிருந்தால் அவருக்கு 35 மாதச் சம்பளத் தொகை, கடைசி மாதத்தில் என்ன சம்பளம் வாங்கினாரோ அந்தக் கணக்கைப் போட்டு நாம் கொடுக்கிறோம். இப்படி யாரும் இந்தியாவிலேயே கொடுப்பதில்லை.

தொழிலாளர்களுக்கு வைத்திய வசதியை எடுத்துக்கொண்டால், நம்முடைய ராஜ்ய சர்க்காரில் நாம் கொடுத்திருக்கும் வைத்திய வசதியைப் போல எந்தத் தனியாரும் கொடுக்கவில்லை. சாதாரணமாக, இள வயதினராக உள்ள தொழிலாளர்கள் வேண்டுமானால், “நமக்கென்ன, நமக்கு அதிகமாக போன்ஸ் கொடுத்துவிட்டால் நல்லது” என்று நீனைக்கலாம். ஆனால், 40, 45 வயதிற்கு மேற்பட்ட தொழிலாளர்களிடத்தில், “உங்களுக்கு இந்த வைத்திய வசதியைச் சர்க்கார் எடுத்து விட்டுப் பஞ்சப் படியை கூட்டிக்கொடுப்பார்கள்” என்று சொல்லிப் பாருங்கள். அவர்கள் ஒத்துக் கொள்வதாகச் சொன்னால், கனம் அங்கத்தினரே என்னிடம் வந்து சொல்லலாம். பல முறை நான் தொழிலாளர் தலைவர்களிடம் சொல்லி இருக்கிறேன். அவர்கள் “இப்பொழுது சர்க்கார் கொடுக்கிற எல்லாச் சலுகைகளும் வேண்டும், லீவ் வசதி, வைத்திய வசதி போன்ற எல்லா வசதிகளும் கொடுத்து, அத்துடன், மற்றவர்கள் கொடுக்கும் சலுகைகளும் கொடுக்கவேண்டும்” என்று கேட்கிறார்கள். அவர்கள் அவ்வாறு கேட்பதில் தவறு இல்லை. ஆனால், சர்க்காரிலே குறைவாகக் கொடுக்கிறார்கள் என்று யாராவது நினைப்பார்களானால் அது தவறு என்பதைத் தான் நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். இதை நான் மீண்டும் மீண்டும் பல முறை தொழிலாளர்களிடத்தில் பேசியிருக்கிறேன். அவர்கள் இன்றைக்கு போனஸ் முதலியவை பெறவில்லை என்று சொன்னார்கள். அந்தக் குறையைப் போக்குவதற்காகத்தான் வேறு வழியிலே நாம் கொடுக்கிறோம். “அடென்டென்ஸ் போனஸ்”, “எஃப்.பி.டி.யின்வலி போனஸ்”, “ப்ரொடக்ஷன் போனஸ்” ஆகிய ஒவ்வொன்றிற்கும் “நாம்” வைத்து, அதற்குமேல் செய்கிறவர்களுக்குக் கொடுக்கிறோம். எல்லாரும் இப்பொழுது போனஸ் பெற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இவர்களுடைய தொழில் திறனில் வளர்ச்சி ஏற்படுவதன் மூலமாக அதிகமாக அவர்கள் சம்பாதிக்கக்கூடிய நிலைமையை நாம் உண்டாக்கிக் கொடுத்திருக்கிறோம். ஆகவே

16th March 1965.] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

இன்றைக்கு நம்முடைய சர்க்கார் பஸ் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்கின்ற ஊதியம், இன்னும் எல்லாவற்றையும் மொத்தமாகக் கணக்கெடுத்துப்பார்த்தால், தனியாரைவிட இவர்களுக்குக் குறைவாக இருக்கிறது என்று யாரும் சொல்ல மாட்டார்கள். ஏனென்றால், தொழிலாளர்களிடத்திலேயே நான் சொல்லியிருக்கிறேன், “அப்படி இருந்தால் சொல்லுங்கள்” என்று. “மந்திரி அவர்கள் தனியாரைப் போல் கொடுக்கிறேன்” என்று சொல்லுகிறாரே என்று தனியாகப் போய் கணக்குப் போட்டுப்பார்த்துவிட்டு அவர்கள் திரும்பி வரவே இல்லை. ஏனென்றால், அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். பல சலுகைகளை, தனியாரிலே கிடைக்காத சலுகைகளை நாம் கொடுத்து வருகிறோம்.

“ஓர்க்கர்ஸ் அமெனிடீஸ்” என்பதைப் பொறுத்த வரையில், வீடுகள் கட்டுவதற்காகத் தனியாக நிதி ஒதுக்கவேண்டுமென்று சொல்லியதை நம்முடைய நிர்வாகம் ஏற்றுக்கொண்டு அதற்காகப் பணம் ஒதுக்கியிருக்கிறோம். சென்ற ஆண்டு கட்டடங்கள் கட்ட முடியவில்லை. காரணம் என்ன வென்றால், தேசிய நெருக்கடி ஏற்பட்டதால் கட்டடங்கள் எல்லாவற்றையும் நிறுத்தி வைத்தோம். அந்த நெருக்கடியின் காரணமாக, கட்டடம் கட்டாமல் நின்று போயிருக்கிறது. நம்முடைய தொழிலாளர்கள் கட்டடம் மட்டுமல்ல, பல கட்டடங்கள் நின்று போயிற்று. கனம் உறுப்பினர் திரும்பி அனந்தநாயகி அவர்கள், எத்தனையோ பேர் கட்டடங்களாகக் கட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்களே என்று சொன்னார்கள். உண்மைதான். அவையெல்லாம் தனியார் கட்டடங்கள். ஆனால், சர்க்கார் கட்டடங்கள் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ப்ராவேயில் சட்டக் கல்லூரிக்கு எதிர்த் தாற்போல் பார்த்தால் அரைகுறையாக எப்படிக் கற்கள் நிற்கின்றன என்று தெரியும். அதேபோல்தான் சேப்பாக்கத்திலும் அரைகுறையாகக் கட்டட வேலை நிற்கிறது. தேசிய நெருக்கடி நிலை காரணமாக இப்படி சர்க்கார் கட்டடங்கள் எல்லாவற்றையும் நிறுத்தி வைத்திருக்கிறோம். அந்த வகையில்தான் தொழிலாளர் கட்டடமும் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் இந்த ஆண்டு அந்த உத்தரவுகளையெல்லாம் நாம் தளர்த்தி, வீடுகள் கட்டவேண்டும் என்ற முடிவுக்கு வந்திருக்கிறோம். ஆகவே, தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டும் திட்டத்திலே வீடு கட்டுவதற்கான வழிகளை எல்லாம் செய்ய முடியும் என்று நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, திருப்பதி பஸ்ஸை நாம் ஓட்டவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். திருப்பதி பஸ் ஓட்டுவதிலே நஷ்டம் இருந்தாலும் பரவாயில்லை, அதை நான் ஓட்டுவதற்குத் தயாராயிருக்கிறேன். ஆனால், “இங்கிருந்து செல்கிற பஸ் அன்றே திரும்பி வரக்கூடாது, அந்த பீர்ப் முடிந்தவுடன் அங்கேயேதான் இருக்க வேண்டும், மறு நாள்தான் இங்கே வர வேண்டும்” என்று அவர்கள் விதி போட்டிருக்கும் காரணத்தால் நமக்கு இதிலே நஷ்டம் ஏற்படுகிறது.

திரு. கே. டி. கோசல்ராம் : “அவர்கள்” என்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் யாரைக் குறிப்பிட்டுச் சொல்கிறார் என்று தெரிந்து கொள்ள விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : ஆந்திர சர்க்காரைத்தான் நான் சிறப்பிடுகிறேன்.

இன்றைக்கு நம்முடைய ராஜ்யத்திலிருந்து ஒரு பஸ் திருப்பதிக்குப் போனால் அன்றே அது திரும்பக் கூடாது, அங்கேதான் இருக்கவேண்டும், அடுத்த நாள்தான் அது அங்கிருந்து திரும்ப வேண்டும் என்று அவர்கள் விதிகள் போட்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய விதி என்று சொல்லி விட்டார்கள். “விதி”க்கு மற்றொரு பொருள் உண்டு அல்லவா? அந்தப் பொருளிலும்தான் நான் சொல்கிறேன். நாம் கொண்டு போகிற பஸ்ஸைத் திரும்பிக் கொண்டுவர நமக்கு உரிமை இருக்கிறது. அந்த அளவிற்கு அவர்களுடைய விதியை அவர்கள் தளர்த்துகிற நிலைமை இருந்தாலொழிய திருப்பதிக்கு பஸ்கள் விடுவதாக சர்க்காருக்கு உத்தேசம் இல்லை.

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [16th March 1965]

இன்டர்-ஸ்டேட் ரூட் சம்பந்தமாக, நாம் கேரள ராஜ்யத்துடனும் மைசூர் ராஜ்யத்துடனும் இப்பொழுது ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொண்டு விட்டோம். அதன்படி, அவரவர் ராஜ்யத்தில் மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் டாக்ஸேஷன் கட்டினால் போதும். மற்ற ராஜ்யத்திலே அந்த வண்டிகள் ஓடலாம். ஆனால், எந்த ராஜ்யங்களில் அந்த வண்டிகள் ஓடுகின்றனவோ, அந்த ராஜ்யங்களில் டி. பி. ஜி. ஆக்டின்படி விதிக்கக்கூடிய வரிகளைச் செலுத்தவேண்டும் என்ற நியதியை நாம் உண்டாக்கிக் கொண்டு விட்டோம். ஆனால், ஆந்திர சர்க்காருடன் எந்தவிதமான ஒப்பந்தமும் ஏற்படவில்லை. அதாவது திருப்பதிக்கு பஸ்கள் ஓடாமல் இருப்பதற்கு மற்றொரு காரணமாகும்.

மற்றபடி, பொதுவாக தொழிலாளர்கள் குறைகளெல்லாம் பற்றிக் கனம் அங்கத்தினர் திரு. மணி அவர்கள் பேசினார்கள். நான் தொழிற் சங்கங்களுடன் நேரடியான தொடர்பு கொண்டு, அவ்வப்போது அவர்களுடைய கோரிக்கைகளை வாங்கிப் பரிசீலனை செய்து, இது சம்பந்தமான முடிவுகளெல்லாம் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அதனால், தொழிலாளர்களுக்குத் தனிப்பட்ட குறைகள் ஏதாவது இருக்குமானால், அதை எப்போதும் அவர்கள் சர்க்காரிடத்தில் கேட்கலாம். அதைச் சர்க்கார் பரிசீலனை செய்யும் என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

“ஐந்துபடி அரிசி கொண்டு போகலாம் என்று சர்க்கார் உத்தரவிட்டிருந்தாலும் கூட, லக்கேஜ் கட்டணம் கேட்கிறார்கள்” என்று சொன்னார்கள். ஐந்து படி அரிசி கொண்டு போகலாம் என்பது உணவுக் கட்டுப்பாட்டு உத்தரவு (ஃபுட் கண்ட்ரோல் ஆர்டர்) ஆகும். ஒரு ஊரிலிருந்து மற்றொரு ஊருக்கு எந்த விதமான பர்மிட்டும் இல்லாமல் எடுத்துக் கொண்டு போகலாம் என்று அந்த உத்தரவு போட்டார்கள். ஆனால், லக்கேஜ் கட்டணம் இல்லாமல் சர்க்கார் பஸ்களில் எடுத்துக்கொண்டு போகலாம் என்று நாங்கள் உத்தரவு போடவில்லை. யார் அரிசி கொண்டு போனாலும், வேறு எந்தப் பொருள் கொண்டு போனாலும், லக்கேஜ் கட்டணம் கொடுக்கவேண்டிய அளவிற்கு அவர்களுடைய சாமான்கள் இருக்குமானால், அதற்கு அவர்கள் கட்டணம் கட்டித்தான் ஆகவேண்டும் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன்.

கடைசியாக இப்போது தேசியமாக்கும் கொள்கையை விரிவாக்குவது பற்றிச் சொன்னார்கள். நான் ஆரம்பத்திலேயே சொன்னேன். பராக்ரவீஸ் நாஷனலைசேஷன் என்பது ராஜ்யத்தில் இருக்கிற பஸ்கள் பூராவையும் தேசியமாக்குவது என்பது அல்ல, படிப்படியாக நாம் எப்படி முதலில் பெரிய பெரிய ரூட்டுகளை எடுத்துக் கொண்டோமோ அதற்குப் பிறகு ராஜ்யத்தில் எல்லா இடங்களிலும் சர்க்கார் பஸ்களை ஒட்டுகின்ற நிலையை ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம் இந்த முறையில்தான் இந்தத் திட்டத்தை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

இந்த மானியக் கோரிக்கையின் விவாதத்தில்—இறுதியில் ஒன்று சொல்ல விரும்புகிறேன். அதாவது சர்க்கார் மீது கோபம், எதிர்ப்பு ஏற்படுமானால் சர்க்காருடைய சொத்துக்களை அழிப்பது, எரிப்பது என்று சொன்னால் இந்த நாட்டில் தேசியமாக்க வேண்டுமென்ற கொள்கையையே விட்டு விடுவது நல்லது என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். அது யாருக்காக இருந்தாலும் சொல்கிறேன். இன்றைக்கு பஸ்களைக் கொளுத்தலாம், நாளைக்கு வேறு ஒரு எதிர்ப்பு வரும்—ஆலைகளைக் கொளுத்தலாம். இந்த விதமான நிலைமம் ஏற்படுமானால் தேசியமாக்க வேண்டுமென்று கேட்பதற்கே அர்த்தம் இல்லாமல் போகும். இதை நாம், எந்தக் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களாக இருந்தாலும் பலமாகக் கண்டிக்க வேண்டும். இத்தகைய செயல்களை அனுமதிப்பது மிகவும் தவறு. பஸ்கள் வந்து இந்தி வேண்டும் என்று சொல்லிற்று? அது ஹாரன் பண்ணும்போது இந்தி வாழ்க, இந்தி வாழ்க என்று குரல் கொடுத்ததா? சர்க்கார் சொத்துக்களுக்குச் சேதம் விளைவிப்பது எவ்வளவு அர்த்தமற்ற செய்கை என்பதை எல்லோரும் உணர்ந்துகொள்ள வேண்டும். அண்மையில் நடந்த கல்வரத்தால் சர்க்கார் பஸ்களுக்கு ஏற்பட்டுள்ள சேதம் 5 லட்சம் ரூபாய்க்கு

16th March 1965] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

இருக்கும். அதுவும் நம்முடைய தொழிற்சாலைகளிலேயே அவற்றை செப்பணிடுவதற்கு இவ்வளவு ஆகும் என்றால் வெளியில் கொடுத்து செப்பணிடுவதாக இருந்தால் செலவு அதிகமாகக் கூடும்.

திரு. இராம. அரங்கண்ணல் : தலைவர் அவர்களே, பஸ்களை தேசிய மாக்குவதற்கு இது ஒன்றுதான் தடையாக இருக்கிறதா ?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : நான் கொள்கையை விளக்கி விட்டு கடைசியாக இதைச் சொன்னேன். இது ஒரு முக்கிய காரணம் என்று சொல்ல வேண்டும். தேசியமாக்குவது என்றால் முக்கியமான தொழில்கள், போக்குவரத்து ஆகியவற்றைத்தான் முதலில் செய்தாக வேண்டும். இது அவசியமானது. நாம் தேசியமாக்க வேண்டுமென்ற கொள்கையை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறபோது நாட்டில் தவறு செய்கின்றவர்கள் தங்களுடைய ஆத்திரம், கோபம் எல்லாவற்றையும் தேசிய போது சொத்தின் மீது திருப்பவிட்டு அவற்றைப் பாழாக்கி, நாசமாக்கினால் அந்தக் கொள்கையையே நம் ராஜ்யத்தில் நடத்த முடியுமா என்ற சந்தேகத்தை உண்டாக்கும் நிலைமை ஏற்படுகிறது. தேசிய சொத்து, அதைக் காப்பாற்ற வேண்டும், தேசிய சொத்து, அதை நல்ல முறையில் பராமரிக்க வேண்டும், தேசியமாக்கப்பட்ட தொழில்—இதில் நம்முடைய திறமையை உச்ச எட்டத்திற்குக் கொண்டு போகவேண்டும் என்ற எண்ணம் இருக்கிற இடங்களில்தான் தேசியமாக்கும் கொள்கை வெற்றி பெறும். அதற்கான முயற்சிகளை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அந்த விதமான எண்ணத்தைத் தொழிலாளர்களிடத்தில் பரப்ப வேண்டும் என்று சொல்லி வருகிறோம். அந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளவர்களை சர்க்கார் ஊழியர்களைப் போலவே பாவித்து அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகிற சலுகைகளை எல்லாம் கொடுத்து வருகிறோம். இன்னும் பே சமிஷன் வைத்தால் அவர்கள் சொல்வதைக் கொடுக்கிறோம். இப்படி எல்லாம் செய்வதன் நோக்கம் அவர்கள் தங்களை உயர்ந்த பண்பாடுடன் கூடியவர்களாக நீனைக்கும் மனப்பான்மையைப் பெற வேண்டும் என்பதுதான். சாதாரணமாக தொழில்களை நாம் நடத்துவது தேசியத்திற்கு நன்மை. அந்தத் தொழில்கள் மூலமாக தேசத்திற்கு வருமானம் வருகிறது. ஏதோ சம்பளத்திற்கு, கூலிக்கு மாரடிக்கிறவர்களாக அவர்களுக்குக் கருத்து வரக்கூடாது. தேசிய சொல்வதைப் பெருக்குகின்ற சிறப்பிகள் தாம் என்ற எண்ணம் அவர்களுக்கு வரவேண்டும்.

இன்று சர்க்கார் பஸ்களையே எடுத்துக் கொள்ளுங்கள். கண்டக்டர்கள் சரியாக நடப்பதில்லை, பொதுமக்களிடத்தில் சரியாகப் பழகுவது இல்லை, அடிக்கடி சச்சரவுகள் செய்கிறார்கள் என்றெல்லாம் சொல்லப்படுகிறது. சர்க்கார் டிரான்ஸ்போர்ட் தொழிலாளர்கள் நீனைத்தால் இந்தக் குறைபாடுகளை நிமிஷத்தில் போக்கிக் கொள்ள முடியும். அவ்வாறு போக்கிக் கொண்டால் “சர்க்கார் ஊழியர்களைப் பாருங்கள், எவ்வளவு கௌரவமாக, கண்ணியமாகப் பழகுகிறார்கள். எவ்வளவு மதிப்புடன் தாங்களும் இருக்கிறார்கள், மற்றவர்களிடத்திலும் நடந்து கொள்கிறார்கள்” என்று பொதுமக்களால் பாராட்டுப் பெறுவார்கள். ஒரு முறை ஜப்பான் நாட்டில் அவர்களுடைய ரெயிலில் பிரயாணம் செய்து கொண்டிருந்தேன். அப்போது ரெயில் டிக்கெட் பரிசோதகர் வந்தார். உள்ளே வந்தவுடனேயே, எல்லோருக்கும் கையைக் கூப்பி வணக்கம் தெரிவித்தார். “மன்னிக்க வேண்டும். நான் என்னுடைய கடமையை ஆற்ற வேண்டியிருக்கிறது. உங்களுக்கு சிறிது சிரமம் அளிக்கும் என்றாலும் அதைப் பொருட்படுத்தாமல் உங்களுடைய டிக்கெட்டுகளை எல்லாம் நீங்களே உங்கள் கையில் எடுத்து வைத்துக்கொள்ளுங்கள்” என்று சொன்னார். நம் நாட்டில் இங்கு நடப்பதையும் நீங்கள் அறிவீர்கள். டிக்கெட், டிக்கெட் என்று கேட்டுக்கொண்டே போவதும் உண்டு. இன்னும் ஒரு வழி இருக்கிறது. அதை நான் சொல்ல வேண்டாமென்று நினைக்கிறேன். “ஏய், டேய், எங்கே டிக்கெட்?” என்று கேட்கிற நிலைமை இருந்தால் மக்களுக்கு எவ்வித உணர்ச்சி ஏற்படும்? இதை எல்லோரும் யோசிக்க வேண்டும். ஆகவே தேசியமாக்குகின்ற கொள்கையோடு, நம்மிடத்தில் அந்தக் கொள்கைக்கு ஏற்ற உயர்ந்த பண்பு வளர்க்கப்பட்டாக வேண்டும். அந்தப் பண்பை வளர்த்தால்தான் நல்ல முன்னேற்றம் கிடைக்கும்.

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [16th March 1965]

சமீபத்தில் நடந்த கிளர்ச்சியின்போது இரண்டு புது பஸ்கள் கொளுத்தப்பட்டு விட்டன. கிட்டத்தட்ட ஆயிரம் பஸ்கள் பழுதப்பட்டு இருக்கின்றன. இதனால் நமக்கு 5 லட்சம் நஷ்டமாகக் கூடும். இது பொது மக்களுடைய சொத்துக்கு ஏற்பட்ட நஷ்டம் என்பதை நாம் மறந்துவிடக் கூடாது. ஆகவே இனியாகிலும் நாம் பொதுமக்களிடத்தில் ஒரு நல்ல கருத்தைப் பரப்ப வேண்டும். சர்க்காருடைய சொத்துக்கள் என்பன நம் முடைய சொத்து, நம் நாட்டின் செல்வம், இதைக் காப்பாற்றுகின்ற பொறுப்பு நம் எல்லாரையும் சார்ந்தது ஆகும் என்ற உணர்வு நமக்கு வரவேண்டும். ஆகவே இனியாவது எந்த விதமான மாறுபட்ட கருத்து ஏற்பட்டாலும், தயவு செய்து சர்க்கார் பஸ்ஸைக் காப்பாற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. கே. டி. கோசல்ராம் : அண்மையில் நடந்த கலவரத்தில் எத்தனை பஸ்கள் சேதமாயின ?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : எரிந்துபோன பஸ் இரண்டு. பழுதடைந்த பஸ்கள், சின்னதோ, பெரிதோ 700 இருக்கும். இது மிகவும் வருந்தத்தக்கது என்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி : திருப்பதி பஸ்ஸை கொஞ்சம் நம் மதியை உபயோகப்படுத்தி அந்த அரசாங்கத்தோடு பேச்சு வார்த்தை நடத்தித் துவங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்வார்களா ?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : நாம் மட்டும் அல்ல. அவர்களுடைய கொஞ்சம் மதியை உபயோகப்படுத்தி இது விஷயமாகப் பரிசீலனை செய்யலாம்.

திரு. எம். எஸ். மணி : தலைவர் அவர்களே, ஓராண்டு சர்வீஸ் செய்த தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு மாத க்ராஜ்டி கொடுக்கப்படுகிறது என்று சொன்னார்கள். பாராட்டுகிறேன். பதினைந்து வருஷம் சர்வீஸ் செய்து விட்டு சர்வீசில் இருந்து நீக்கப்பட்டால் தனிப்பட்டவர்களிடத்தில் சண்டை போட்டாகிலும் க்ராஜ்டி பெற முடியும். அரசாங்கத்துறையில் கொடுக்கப் படுகிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன். அடுத்து, குறிப்பிட்ட அளவிற்கும் குறைந்த அளவு அரிசி கொண்டுபோகப்படுகிறபோது அதற்கு லக்கேஜ் போடாதிருப்பார்களா ?

MR. DEPUTY SPEAKER : The hon. Member should not make a second speech now.

The question is—

“ That the allotment of Rs. 7,81,01,800 under Demand No. XXX—Road Transport Schemes—be reduced by Rs. 100 ”.

The cut motion was put and lost.

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 7,81,01,800 under Demand No. XXX—Road Transport Schemes ”.

The Demand was put and carried and the Grant was made.

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is—

“ That the allotment of Rs. 2,23,03,000 under Demand No. XLIV—Capital Outlay on Road Transport Schemes—be reduced by Rs. 100 ”.

The cut motion was put and lost.

16th March 1965]

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 2,23,03,000 under Demand No. XLIV—Capital Outlay on Road Transport Schemes ”.

The Demand was put and carried and the Grant was made.

MR. DEPUTY SPEAKER : The House will now adjourn and meet again at 8-30 a.m. tomorrow.

The House then adjourned.

1-21
p.m.

IV.—PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE.

A. Statutory Rules and Orders.

152. Notification issued with G.O. Ms. No. 3036, Home, dated 22nd September 1964 directing that the tax payable in respect of lorry bearing registration No. MDJ. 1358 belonging to the St. Mary's High School and Orphanage, Vellore, be fixed at reduced rate of Rs. 180 so long as the said lorry is used exclusively for the transport of materials for the construction of buildings for the said educational institution and orphanage and for carrying food stuffs to the orphanage from the market. [Laid on the Table of the House under section 11 (2) of the Madras Motor Vehicles Taxation Act, 1931 (Madras Act III of 1931).]

153. Notification issued with Roc. No. 26542/64/F3, dated 5th June 1964 directing the delimitation of jurisdiction of the Vilandai and Kavrapalayam Panchayats, Udayarpalayam taluk, Tiruchirappalli district. [Laid on the Table of the House under section 179 (4) of the Madras Panchayats Act, 1958 (Madras Act XXXV of 1958).]

B. Reports, Notifications and other papers.

55. Notification issued with G.O. P. No. 3092, Revenue, dated 28th December 1964 exempting the payment of tax payable under the Central Sales Tax Act, 1956, (Central Act 74 of 1956), by any dealer in the State of Madras in respect of goods sold by him in the course of inter-State trade or commerce, to any dealer who has his place of business in the State of Nepal, but takes delivery of goods in the border stations in India.

56. Notification issued with G.O. Ms. No. 3878, Home, dated 14th December 1964 : (i) authorising certain officers to exercise the powers specified in section 14 of the Opium Act, 1878 (Central Act I of 1878); (ii) amending sub-rule (2) of rule 1 of the Madras Opium Rules, 1948, published with Revenue Department Notification, dated the 28th September 1948, at pages 1-4 of Part I of the Fort St. George Gazette Extraordinary, dated the 28th September 1948, as subsequently amended and extending to the whole of the State of Madras including the Kanyakumari district, the Shencottah taluk of the Tirunelveli district and the territories specified in the Second